LUTY 1922 CENA 50 MKP.

ŻEGLARZ POLSKI

czasopismo miesięczne

poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej

Rok wydania pierwszy | Nr. 2 | Luty 1922

Ukazuje się 6-go każdego miesiąca **Żądać w kioskach na dworcach kolei polskich**

LUTY 1922 CENA 50 MKP.

ŻEGLARZ POLSKI

czasopismo miesięczne

poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej

Rok wydania pierwszy | Nr. 2 | Luty 1922

TREŚĆ NUMERU:

Redaktor odpowiedzialny W. GRIMSMANN.

Redakcja i administracja: Gdańsk, Brotbänkengasse nr. 14
Filja polska: Tczew, ulica Hallera nr. 17

Przedpłatę przyjmuje się tylko przez filję polską w Tczewie (przekazem pocztowym) i wynosi rocznie mkp. 480, półrocznie mkp. 240, kwartalnie mkp. 120. — Poszczególne zeszyty wysyłane będą abonentom pod opaską.

Cena drobnych ogłoszeń 30 mkp. za wiersz nonparelowy, większe według umowy.

Rękopisy nadsyłać należy pod adresem filji polskiej w Tczewie, ul. Hallera nr. 17.

Skład dla sprzedaży w handlu księgarskim (pojedyncze numery) WARSZAWA KSIĄŻNICA POLSKA, Nowy Świat 59 i jej filja we LWOWIE, ulica Czarnieckiego 12 Sprzedaż w GDAŃSKU: Księgarnia Towarzystwa „RUCH", Rynek Kaszubski nr. 21 i Księgarnia R. CZARLIŃSKIEGO, Töpfergasse nr. 19

Ukazuje się 6-go każdego miesiąca **Żądać w kioskach na dworcach kolei polskich**

Linje wytyczne rozwoju naszej marynarki handlowej.

Typy żeglugi i ich kolejność genetyczna.

W zależności od zakresu działania poszczególnych statków, ich wielkości i długości drogi przewożonych przez nie towarów i osób rozróżnić możemy w naszych warunkach następujące odrębne typy żeglugi:

a) **portową**, na Martwej Wiśle i Motławie, w basenach i odgałęzieniach portowych od Nowego Portu do Polskiego Haku, częściowo i dalej, aż do szluzy w Einlage. To jest rozciągłość terenu portowego w szerszym znaczeniu tego słowa, a statki specjalnie w tym obrębie kursujące uprawiają żeglugę portową. Należą tu statki osobowe i wogóle przewozowe z jednej strony, oraz holowniki z drugiej.

b) **miejscową**, zakres której ograniczyć możemy Piławą na wschodzie a Łebą na zachodzie. Należy tu przedewszystkiem żegluga zawodowa rybacka, oraz żegluga osobowa i towarowa między poszczególnemi punktami wybrzeża pomorskiego i Gdańskiem. Wielkość statków od 30 do 200 tonn.

c) **bałtycką**, czyli żeglugę do dalszych portów Bałtyku i jego zatok, jak np. do Kopenhagi, Libawy, Stockholmu, Rewla, Helsingforsu, Piotrogrodu. Należy tu żegluga towarowa i osobowa parowcami, żeglowcami, motorowcami, oraz żaglowcami z pomocniczymi motorami. Wielkość parowców 300 do 1000 tonn, żaglowców 150 do 600 tonn.

d) **europejską**, — żeglugę do krajów po brzegach morza Północnego, do Francji, oraz naokoło półwyspu iberyjskiego do morza Śródziemnego i Czarnego. Żegluga przeważnie towarowa. Parowce 500 do 2000 tonn, zaś poza Lamansz od 1000 do 3000 tonn. Żaglowce od 500 tonn wwyż.

e) **oceniczną**, — do portów półn. i połudn. Ameryki i Dalekiego Wschodu. Statki największe, towarowo-osobowe i towarowe. Żaglowce ponad 800 tonn: parowce ponad 3000 tonn.

Wyliczone powyżej typy żeglugi są zupełnie odmienne, jak ze względu na używane statki, co już zaznaczyliśmy, tak też i na obsługę (załogę) oraz sposób eksploatacji tonnażu. Co więcej, — kolejność wymienionа tych typów jest ich kolejnością genetyczną: z żeglugi w dolnym biegu rzek i zamkniętych odnogach i zatokach, odpowiadającej żegludze portowej powstała żegluga do najbliższych **sąsiednich** brzegów, później — żegluga do **przeciwległych** brzegów morskich, — i dalej **na sąsiedn e morza**, aż wreszcie wyżeglowało się na **ocean**. Taka jest geneza żeglugi każdego narodu, z tą różnicą, że jedni wyszli z rzeki, inni z fjordu, inni znowuż, z cieśnin i spokojnych zatok między wyspami jak Grecy, Japończycy, Finnowie. Jednak zawsze i wszędzie rozpoczynano szkołę na własnym wybrzeżu i dopiero wielostronny, nieraz nawet bardzo szybki, ale zawsze konsekwentnie od bliskiego, znanego, opanowanego, małego do obcego a trudnego idący rozwój stosunków żeglugowo-handlowych wyprowadzał narodowość pewną na szerokie wody Oceanu.

Dotychczasowe próby, które nam narzucano jako „polskie".

— Tak działo się na całym świecie i dziać się zawsze będzie, że z małego wielkie rzeczy powstają, nie zaś odwrotnie. Niestety, gdy wspomnimy sobie krótkie a pouczające dzieje dwu towarzystw oceanicznej żeglugi „polsko-amerykańskiej", które odrazu zdołały zaobsorbować powszechną uwagę, to się przekonamy, że u nas o niemal, że się nie stało naopak, a mianowicie zacząć mieliśmy... od żeglugi oceanicznej. Przyczyniła się do tego wiara w sprawność ekonomiczną i fachową rodaków naszych z za Oceanu, nie pomyślano jednak o nienaturalności i małych widokach powodzenia takiego eksperymentu. Tymczasem już mniej znacznie interesowano się żeglugą europejską, tu mieliśmy jeden statek bardzo lichy, który należał do hr. Rudzkich, zaś dla żeglugi bałtyckiej, miejscowej i portowej przez dwa lata nie zrobiono niemal nic. Żegluga oceaniczna pod polską flagą handlową wogóle nie przyszła do skutku, zaniedbanie zaś żeglugi skromniejszej przyczyniło się do tego, że z końcem roku 1921 p. Martini, marynarz-hakatysta z „Danz. Zeitung" w swoich tygodniowych sprawozdaniach o ruchu w porcie z radością notował raz po raz „wieder kein einziges polnisches Schiff ausgelaufen", a czytając grono naszych najukochańszych zacierało dłonie.

Pogląd na dwa towarzystwa oceanicznej żeglugi.

— Nim przejdziemy do naturalnego porządku w rozwoju żeglugi naszej — od najmniejszych statków a najskromniejszych zadań do żeglugi europejskiej i oceanicznej już na trwałych realnych podstawach opartej dać musimy pogląd bezstronny i względem na dobro żeglugi polskiej podyktowany na dwa towarzystwa, które na celu miały utrzymanie komunikacji pod polską flagą na linji Gdańsk—Nowy York. Linje te jako polskie i jako realne należą już do przeszłości, temlatwjej będzie ująć krótko ich nieskomplikowaną historję.

— Pierwsze towarzystwo, — to Polsko-Amerykańska Linja Okrętowa, która od początku była przedsiębiorstwem amerykańskim i takowym pozostała, aczkolwiek ze znacznym udziałem kapitałów Polaków **amerykańskich.** Mimo całego uznania dla Polonji amerykańskiej nie powinniśmy się dać zaabsorbować myśli o należeniu, chociażby częściowo tych statków do Polski. Domem dla tych statków pozostanie nadługo Nowy York a nie Gdańsk, czego skutki już widzimy w tem, że statki przestały kursować między Nowym Yorkiem a Gdańskiem i w braku frachtów do Polski kursują gdzieindziej. Nie chcemy w tym względzie uprawiać krytyki, — chcemy tylko podkreślić, że placówka ta, kierowana z Nowego Yorku leży w zakresie działania naszych rodaków z za oceanu, służąc jednocześnie próba ich umiejętności finansowania i opanowania większego zbiorowego przedsiębiorstwa. Nasza niezamożność a szczególniej stosunek wprost śmieszny naszej waluty do amerykańskiej w dzisiejszej chwili uniemożliwia jakikolwiek aktywny stosunek kapitałów Metropolji do przedsiębiorstw żeglugowych Polonji z za oceanu. Najwyżej, i to bardzo chętnie moglibyśmy służyć dobrym materjałem ludzkim wykwalifikowanym, — dla załog, jednak i ta możność wobec niezawijania tych statków do Gdańska jest zupełnie nikła.

— Streszczając powiedziane stwierdzimy, iż śledząc z zaciekawieniem ten (jak też i inne możliwe) objaw ruchliwości i zbiorowej woli naszych dzielnych rodaków ze Stanów Zjednoczonych nie możemy wpływać czynnie na rozwój tych przedsiębiorstw, a więc sumie odpowiednich planów o tem co się spodziewać od przedsiębiorstw amerykańskij Polonji możemy jest najwyżej mydleniem oczu innym i oszukiwaniem siebie dla przykrycia własnej bezwładności i niewiary w własne siły.

W braku polskich linij oceanicznej żeglugi musimy natomiast z całym zrozumieniem rzeczy dostarczać frachty tym przedsiębiorstwom obcym, np. amerykańskim, które pracują z udziałem kapitałów polskich, wzmacniając pozycję tych kapitałów i przywiązując je do linji gdańskiej.

— Drugie towarzystwo — to „Towarzystwo Polskiej Żeglugi Morskiej", — które niestety od samego początku swego istnienia uciekało się do środków i sposobów w Polsce przedtem nieznanych. Niesumienna, fantastyczna reklama, przy której jeden okręt podaje się jako dwa(w ogłoszeniach na okładce pisma „Bandera Polska") przykrywanie się poparciem rządu, które nie istniało, wywieszanie niedozwolonym sposobem flagi polskiej, na statku w Polsce nie zarejstrowanym, podawanie kapitału zakładowego w wysokości 3 miljonów dolarów a zapewnianie w reklamach, że „na czele stoją Polacy znani w całym świecie", że firma jest własnością „Polskiego Ludu w Ameryce", a wreszcie conajmniej nieudolne kupienie statku „Józef Piłsudski", zwolnenia zwerbowanej załogi, która już ściągnięta została do Kilonji, — wszystko przedstawia od początku tak oczywistą operetkową buffonadę, że dziwić się należy jak prasa nasza do dziś dnia milczała o tem. Względy polityczne? niekompetentność? — co przyprawiło ją o milczenie w tej sprawie? Wszak wiadomem było od początku, gdy tylko stanął „Józef Piłsudski" w dokach Kilonji dla naprawy, że banki warszawskie odmówiły nie bez powodu wszelkiego poparcia! Obecnie statek „Józef Piłsudski" zdaje się przechodzi na własność firmy holenderskiej Goudrian, którą, jak dowiadujemy się z niemieckiego źródła, połączyła się z p. Pomierskim, jednym z owych trzech „znanych w całym świecie" dyrektorów towarzystwa P. Ż. M. i dziwna rzecz — odrazu ukazuje się notatka w piśmie niemieckim „das Schiff" z 13 stycznia, zapowiadająca firmie Goudrian i Pomierski powodzenie, udział kapitałów Polaków amerykańskich, uruchomienie dwudziestu statków, i t. p.

— Siedzibą tego towarzystwa również był Nowy York, z tą różnicą, że w tym wypadku wyraźnie ogłupiano naszych rodaków ze Stanów Zjednoczonych domniemanym poparciem „Rządu Republiki Polskiej", tak że akcjonarjusz dziesięciodolarowy istotnie nie mógł się połapać, gdzie jest główna siedziba towarzystwa, czy w Stanach, czy w Polsce, tembardziej, iż otworzono w Gdańsku, aż dwa biura, które de facto wkrótce stały się kantorami dla wymiany pieniędzy.

— Jakie szkody, poza osobami, które się zaangażowały w akcjach tego towarzystwa, a których w kraju zdaje się być niewiele, wypadły z tego wszystkiego dla sprawy marynarki polskiej? Otóż szkody są ogromne, gdyż przez blisko rok Naród Polski łudził się iluzja że cóś się w tym kierunku robi; że marynarzy bezrobotnych lub źle i niewłaściwie wykorzystanych na innych stanowiskach należy skierować do tego towarzystwa, że kapitały i oszczędności warto lokować w tym przedsiębiorstwie, a nie warto zakładać innych, gdyż „niech się rozwinie jedno towarzystwo, ale szczerze polskie", itd. Krócej: towarzystwo to swoim illuzorucznym, obiecującym istnieniem odwiodło myśl społeczną od innych pomysłów i realnych planów żeglugi, które dziś dopiero wysunąć wypadnie, po należytej, a **bardzo wyrozumiałej** ocenie pracy Towarzystwa Polskiej Żeglugi Morskiej. Uważamy jednak, że i prasa nasza, która niestety nie zawsze umie oświetlać ważne stosunki społeczne, a będąc naogół bierną, udziela łamów swych autoreferatom reklamistów czystej wody, — ponosi więc winy za nieudzielenie publiczności w swoim czasie bezstronnych informacyj, poza ukrytą i jawną reklamą.

Skromniejsza żegluga polska.

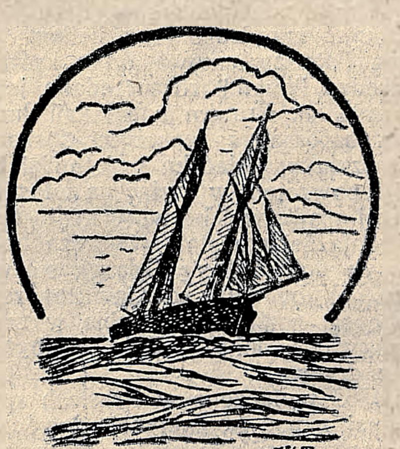
— W grupie europejskiej żeglugi mamy obecnie tylko jeden statek, parowiec „Kraków" t-wa Sarmatia, 550 tonnowy, zbyt mały i słaby, ale dzielnie i z widoczną pomyślnością pracujący jako tramp, czyli „włóczęga" w tz. dzikiej czyli okazyjnej żegludze, do Francji, wschodnich brzegów Anglji, do Holandji i Belgji. Życzymy mu dalszego powodzenia, a załodze jego nauczenia się języka polskiego, co może się przydać, szczególniej w portach francuskich, gdzie już raz załogę podejmowana jako „braci" z nad Wisły.*)

— W żegludze bałtyckiej mamy również tylko jeden statek, który dopiero po raz pierwszy już po Nowym Roku wypłynął pod polską flagą handlową na morze. Jest nim dwumasztowy żaglowiec „Gazolina" o pojemności 200 ton, który ma dostarczać produktów naftowych polskich do portów bałtyckich. Szczęść Boże!

— W żegludze miejscowej i portowej, gdzie musielibyśmy zrobić najwięcej, uczyniono najmniej; w żegludze miejscowej nie mamy ani jednego parowca, w żegludze rybackiej widzimy mało inicjatywy jak ze strony rybaków, tak też ze strony urzędów. Przedpolski stan posiadania łodzi żaglowo-motorowych pozostaje nadal miarodajnym: helanie-koloniści mają kutry motorowe, które sprawili sobie za zapomogą rządu pruskiego, stojące w jedynym na całem wybrzeżu porcie ukrycia, który również zbudował im rząd pruski; rybacy nasi od Boru aż do ujścia Piaśnicy pracują nadal bez motorów, biedują bez sieci i żelastwa, a powtarzam, nie zajmujemy się tu na razie krytyką, tylko stwierdzamy fakty powszechnie znane.

— W żegludze portowej istnieje jedyne prywatne żeglugowe przedsiębiorstwo polskie braci Leszczyńskich; tu jest teren do konkurencji szczególniej trudny, ze względu na rządy gdańskie, jednak bliska likwidacja Polskiej Żeglugi Państwowej, której monopole sięgały aż portu gdańskiego i udaremniały nadzieję niejednego zarobku żeglugi prywatnej, pozwoli na szybszy rozwój portowej żeglugi polskiej. To jednak będzie przedmiotem drugiej serji uwag naszych o marynarce handlowej, gdzie już w porządku: od małego do wielkiego, a nie odwrotnie, postaramy się wyjaśnić, co nam w każdym typie żeglugi zbiorowym wysiłkiem woli obowiązek nasz wobec całej przyszłości Narodu Polskiego wykonać nakazuje. (Dok. nast.)

Józef Klejnot-Turski.



*) Otrzymaliśmy w ostatniej chwili odpowiednie wyjaśnienie tego faktu od dyrekcji T-wa „Sarmacja". Zostanie ono podane w następnym numerze. — Red.

Z dziejów stoczni gdańskiej.

Inż. Franciszek Fojut.

Rozwój gdańskiej stoczni państwowej był ściśle rynarki wojennej. Dzieje marynarki niemieckiej obchodzą nas Polaków wprawdzie mało, jeżeli się jednak z niemi w związku ze stocznią gdańską niecoś zapoznany, to li tylko na to, by wysunąć dla nas tą naukę, że i marynarka niemiecka i służąca jej celom gdańska stocznia wojenna miała swe bardzo skromne początk', i że Prusacy jak każde inne państwo początkowo korzystali i korzystać musieli z doświadczeń narodów, wówczas w budownictwie okrętów więcej postępowych. Zapominają o tem różni niefachowcy i fachowcy gdańscy, którzy z taką lubością krytykują na łamach swej prasy niemieckiej pierwsze z natury rzeczy nie zawsze pewne i zgrabne przedsięwzięcia Polaków w nowej dla nich dziedzinie żeglugi i okrętownictwa.

Jako dzień narodzin gdańskiej stoczni państwowej uchodzi 26 czerwca 1848 roku, kiedy magistrat m. Gdańska odsprzedał rządowi pruskiemu za 500 talarów teren nad ówczesną Wisłą między Hecker- i Pfandgraben w wielkości 5 mórg magdeburskich. Teren ten przeznaczony był na miejsce postoju i przezimowania dla jedynego wtenczas większego pruskiego okrętu wojennego, korwety żaglowej „Amazone". Mały basen dla łodzi korwety, mały dom mieszkalny, kilka szop drewnianych do przechowania inwentarza okrętowego, mały warsztat reparacyjny dla osprzętu żaglowego — oto cały początek dzisiejszego wielkiego przedsiębiorstwa: „Danziger Werft".

W roku 1848 tworzy się flota związku państw niemieckich (Bundesflotte), a jej zabiegliwy komandor, książę pruski Adalbert, przeznacza wyżej opisany teren w Gdańsku jako miejsce dla wybudowania stoczni okrętowej, któraby służyła wyłącznie celom floty związkowej. W Gdańsku istniał wtenczas dość ruchliwy prywatny przemysł budowy okrętów z stocznią Klawittera na czele. To też komandor floty związkowej powierza Klawitterowi wykonanie kadłuba dla większej korwety wojennej, która otrzymała później nazwę „Danzig". Maszynę parową dla tejże zamówiono w Anglji u słynnego konstruktora Scotta Russel. Równocześnie oddano stoczni angielskiej budowę dwóch awizów wojennych rodzaju małych krążowników, z zapędem maszynowym. Budowa kadłuba dla korwety na stoczni państwowej przyczyniła się do urządzenia pierwszego helingu i pierwszych warsztatów dla obróbki drzewa i żelaza oraz do sprawienia żórawia, służącego do montowania masztów. Ponieważ pierwotny piecie morgowy teren okazał się zbyt szczupłym, rząd pruski dokupił od magistratu m. Gdańska w roku 1850 dalsze 9 mórg, na których urządzono drugi heling.

Niemiecka flota związkowa tylko krótki miała żywot. W drodze licytacji rozsprzedano jej szczątki, z których dostała się Prusom bodaj najlichsza, bo stara korweta „Barbarossa" z zepsutymi doszczętnie kotłami. Zaś stocznia w Gdańsku przechodzi bez żadnych formalności z powrotem w wyłączną własność Prus. Uzyskanie owej spadkowej korwety miało ten skutek, że na stoczni gdańskiej powstała pierwsza kotłownia. W tym też czasie doczekał się Gdańsk pierwszego doku pływającego. Wybudował go Klawitter, rząd pruski udzielił subwencji, zastrzegając sobie w zamian pierwszeństwo używania doku. Dok ten był zbudowany całkowicie z drzewa.

W roku 1853 wyłączono w Prusiech sprawy marynarki wojennej z pod kompetencji dowództwa armji i utworzono osobną „admiralicję". Zmiana ta wpłynęła ożywczo na czynność stoczni gdańskiej. Stoczni tej powierzono budowę całego szeregu małych krążowników podług planów szwedzkiego konstruktora Gierlinga, który wszedł w skład admiralji pruskiej. Jeden z tych krążowników zasługuje na wyróżnienie z tego powodu, iż otrzymał pierwszą maszynę, wybudowaną dla okrętu wojennego w Niemczech. Budowniczym tej maszyny była stocznia okrętowa „Vulcan" w Szczecinie.

Intensywna działalność na stoczni w Gdańsku przyczyniła się w roku 1857 do urządzenia trzeciego helinga i do wybudowania szeregu warsztatów zwłaszcza dla celów artyleryjskich oraz do wybudowania pierwszej odlewni żelaza. W latach 1859—61 odstawiono 8 mniejszych kanonierek wyposażonych w maszyny parowe. Następuje czas zupełnego zastoju w budowie nowych okrętów, który trwał do roku 1866, poczem w latach do roku 1872 stocznia miała do wykonania znów cały szereg statków, zwłaszcza korwet. Były to ostatnie okręty wojenne wybudowane przez stocznię gdańską z drzewa. I w gdańskim przemyśle okrętowym rozpoczęło się wtenczas budowanie okrętów wyłącznie z żelaza.

Czas ten był dla stoczni państwowej w Gdańsku przełomowym również pod innym względem. — Kanclerz pruski Bismark był przeprowadził swe trzy wojny zaborcze i doprowadził do utworzenia Rzeszy niemieckiej pod hegemonją Prus. Wtenczas rozpoczęły Niemcy swój rozrost na groźną potęgę militarną w Europie. To też w zbrojeniu tem przypadła również Gdańskowi i jego stoczni ważna rola. Gdańsk przeznaczony został na bazę operacyjną na przypadek wojny morskiej na Bałtyku. Odpowiednio do wymagań takiej wojny musiała być urządzona gdańska stocznia wojenna. Zamiast więc dekretu unieruchomienia, które nastąpić miało na stoczni gdańskiej na rzecz nowopowstających stoczni wojennych w Kilonji w Wilhelmshafen i które brano w rachubę jeszcze w roku 1871, otrzymał zarząd stoczni w roku 1872 polecenie sporządzenia projektu dla całkowitej przebudowy całego przedsiębiorstwa.

Taka przebudowa radykalna z czasem stała się koniеczną. Przy stopniowem powiększaniu stoczni nie postępowano bowiem według jednolitego zgóry przygotowanego planu, tylko stawiono biura, warsztaty, magazyny tam, gdzie było jako tako dogodne wolne miejsce. Stopniowo więc wytworzyła się mieszanina różnych budynków, która wpływała bardzo niekorzystnie na sprawność przedsiębiorstwa. To też plan przebudowy, wygotowany przez zarząd stoczni i aprobowany później przez admiralicję nie pozostawiał ani jednego budynku na swem dawniejszem miejscu. Przebudowa rozpoczęła się w roku 1873 i skończoną została po 8 latach. W czasie tym jednak czynność wytwórcza na stoczni nie ustawała. Koszta przebudowy dochodziły do 6 milj. mk. złotych. Gdańsk był twierdzą i dla tego też przepisy obowiązujące w rejonach fortecznych wycisnęły swe piętno na dyslokacji budynków, które wszystkie stawiano swym frontem wąskim zwróconym ku Wiśle, by stworzyć jak najwięcej otwartego pola dla strzałów armatnich z fortów gdańskich ku Wiśle. Pozatem wysokość warsztatów ograniczoną być musiała do 8 metrów. O powyższem należy pamiętać przy oglądaniu starszej części stoczni, która zachowała do dziś prawie zupełnie swój wygląd z czasów wielkiej przebudowy. Podczas wojny morskiej zachodzi potrzeba częstych napraw przy zanurzonej części okrętów. By umożliwić prędkie wykonanie takich reparacyj, wyposażono stocznię gdańską w liczne doki. Prócz nowego doku pływającego otrzymała stocznia urządzenie potrójnego slipu poziomego, to jest rodzaj u helingów poziomych, na które wsuwa się wzgl. z których spuszcza się statki przy pomocy basenu dokowego i doku pływającego. Urządzenie tych slipów okazało się później bardzo użyteczne przy przedłużeniu pancerników i przy budowie łodzi podwodnych. Nie mniej jednak slipy poziomie należą do urządzeń skomplikowanych i drogich, co jest powodem, iż w Europie takowe

istnieją tylko jeszcze w Poli i w Cartachenie w Hiszpanji.

Lecz dzieło przebudowy, zainicjonowane z tak wielkim rozmachem nie doczekało się tego, by zaraz po ukończeniu w roku 1881 oddane zostało swemu przeznaczeniu to jest rozbudowie floty niemieckiej.

W rozwoju floty niemieckiej nastąpiła od mniej więcej 1890 r. stagnacja. Rzesza niemiecka nie sypała hojnie pieniędzy na cele floty wojennej. Tak np. wybudowała stocznia gdańska od r 1890 do 97 tylko 3 nowe okręty wojenne. Dlatego też poniekąd zadziwi nas, że admiralicja niemiecka korzystała z okazji zniesienia gdańskich północnych wałów fortecznych i kilku portów północnych, by uzyskać dla potrzeb stoczni wzgl. portu wojennego w Gdańsku sporo terenu tak w bliskości stoczni jak w Nowym Porcie. W Nowym Porcie urządzono na terenie 6,5 ha składnicę węgla, a teren 30 hektarowy, położony na prawym brzegu Wisły na południe od fortu Wisłoujście, przeznaczony został dla składnic amunicji.

Następnie epoka Wilhelma II i Tirpitza, którym flota niemiecka w ostatnich dziesięcioleciach swego istnienia i niebywałego rozwoju zawdzięcza bardzo wiele, jeżeli nie wszystko. Zaraz na początku tej epoki w roku 1901 otrzymuje stocznia gdańska bardzo ciekawe zadanie z dziedziny budownictwa okrętów, mianowicie przedłużenie 6 pancerników nadbrzeżnych o 8,4 metrów, ażeby przez to polepszyć kwalifikacje bojowe i żeglugowe tych statków. Do wykonania związanych z przedłużeniem robót znajdujące się na stoczni ślipy poziome były jakby stworzone. To też przebudowę wykonano dość prędko i z dobrymi wynikami. Pozatem druga ustawa flotowa Tirpitza z r. **1900 przeznaczyła Gdańsk na miejsce stacyjne dla szeregu rezerwowych okrętów wojennych oraz dla rezerwowego dywizjonu torpedowców. Dla takiej ilości statków nie było w dotychczasowym obrębie stoczni wojennej wystarczającego miejsca. Dla tego utworzono miejsca postoju oraz magazyny dla statków rezerwowych na przeciwległym brzegu Wisły, to jest na południowej części Holmu.** Ponieważ statki te zwężały dość znacznie koryto rzeki, służące celom żeglugi prywatnej w porcie gdańskim, powstał wtenczas projekt wybudowania osobnego kanału na terenie, tak zwanej Schuitenlake, to jest wąskiego, dotąd niewykorzystanego ramienia rzeki. Kanał ten szerokości 200 metrów, znany pod nazwą „Kaiserhafen", wybudowany został w latach 1901 do 1903. Koszta budowy ponosiły po 1/3 rząd pruski, marynarka niemiecka i miasto Gdańsk. Roboty na południowym Holmie, związane ze stacjonowaniem okrętów rezerwowych ukończono w r. 1909. W r. 1903 stocznia gdańska rozpoczęła budowę pierwszego małego krążownika nowoczesnego typu. Krążowników wybudowano do r. 1909 w Gdańsku kilka. Były one jednak ostatniemi większemi okrętami wojennymi, które stocznia gdańska dla floty niemieckiej odstawiła.

W r. 1909 zaczyna się na gdańskiej stoczni wojennej nowy okres działalności, stocznia przechodzi jako jedyna wśród państwowych stoczni niemieckich do wyłącznej budowy łodzi podwodnych, czyli nurkowców. Aż do czasu wybuchu wojny światowej wykończono takich łodzi niemieckiego typu przedwojennego 16, ukończenie dalszych 7 nastąpiło krótko po wybuchu wojny. Przejście do budowy nurkowców spowodowało kilka zmian na stoczni. Slipy poziome zostały tak dalece przedłużone, że było można budować równocześnie 5 nurkowców. Sprawiono nowy dok pływający i wybudowano kilka warsztatów specjalnych, z których bardzo oryginalny jest warsztat, unoszący się w 120 metrów długości nad końcem tak zwanego Pfandgraben, a służący do ostatecznego wyekwipowania łodzi podwodnych.

Przyszedł rok 1914. Wybuchła wojna, która będąc równocześnie wojną na morzu bałtyckiem, oddała stocznię gdańską swemu właściwemu przeznaczeniu, przemieniając ją na stocznię wojenną w prawdziwem tego słowa znaczeniu. Na stoczni zawrzała praca. Liczba pracowników, wynosząca przed wojną około 3 500, w ostatnim roku wojny doszła do 9 150. Było rzeczą naturalną, że stocznia gdańska budowę łodzi podwodnych, zaprowadzoną w czasie przedwojennym rozwijała i forsowała wszelkiemi możliwemi sposobami. Pominąwszy ukończenie 7 łodzi, rozpoczętych jeszcze przed wybuchem wojny, wykończono w czasie wojny aż do chwili zawieszenia broni w r. 1918 15 wielkich i sześć mniejszych nurkowców, dwa były gotowe do wyjazdu, dwa dalsze nieomal ukończone, a 13 łodzi było w różnych stadjach budowy. Czasy wojenne przyczyniły się nie tylko do wystawienia dalszych nowych warsztatów służących budowie łodzi podwodnych, lecz i do wielkiego rozszerzenia innej działalności, podjętej na stoczni krótko przed wybuchem wojny, mianowicie działalności na polu awjatyki morskiej. Na południowym Holmie obok magazynów dla floty rezerwowej powstał kompleks warsztatów i hal, w których wykonano reparacje i remonty przy hydroplanach, będących na usługach wojny na wschodzie. Niemcy zwłaszcza po zgromieniu Rosji snuli daleko idące plany, które miały utrwalić ich hegemonję na wschodnim Bałtyku. Ponieważ plany te przewidywały wielki port wojenny w Gdańsku, zabrano się jeszcze podczas wojny do dalszej rozbudowy urządzeń portowych, mianowicie na niewykorzystanem dotąd Holmie północnym. Tam powstać miał z czasem wielki port dla nurkowców i torpedowców (Utohafen) z wszelkiemi potrzebnemi warsztatami i magazynami.

Ale wojna skończyła się dla Niemiec, dla floty niemieckiej i stoczni państwowej w Gdańsku nie tak, jak to przewidywali po roku 1871 twórcy stoczni odnowionej i inaczej, jak się spodziewali niemieccy mężowie stanu w czasie wojny światowej, przeznaczający stoczni gdańskiej rolę wielkiej zbrojowni strzegącej panowania niemieckiego nad Wschodnią Europą.

Stocznia gdańska stracona na mocy traktatu wersalskiego dla Rzeszy niemieckiej, straciła jednocześnie swą rację bytu jako stocznia wojenna. Jak wszelka inna własność państwowa w Gdańsku stocznia przeszła do dyspozycji Państw Sprzymierzonych, które mogą ją przydzielić albo W. M. Gdańskowi, albo Państwu Polskiemu. Z woli Sir Reg. Towera, przedstawiciela Państw Sprzymierzonych w Gdańsku, oddano tymczasowy zarząd stoczni w ręce miasta Gdańska. Kierownictwo stoczni w tych czasach przełomowych **spoczywało w ręku prof. Noe'go, a tenże, przeobrażając zakład państwowy, administrowany według metod etatyczno-kameralnych, na nowoczesne przedsiębiorstwo przemysłowo-handlowe, dokonał zaiste nie małego dzieła.** Stocznia gdańska pod jego kierownictwem w minionych dwu latach nieraz przechodziła ciężkie czasy i nieraz była bliską likwidacji swego istnienia. Prof. Noe przyjmował pomoc, skąd ją dostać mógł. **Nie jest żadną tajemnicą, że i Państwo Polskie przyczyniło się do podtrzymania bytu stoczni, bądź przez zamówienie szeregu monitorów rzecznych, bądź przez oddanie montażu lokomotyw sprowadzonych z Ameryki i wreszcie przez dostarczenie ropału galicyjskiego dla zapędu centrali silnikowej na stoczni.** Liczba robotników, która po likwidowaniu wytwórczości wojennej, zmniejszyła się o kilka tysięcy, dziś znowu powoli rośnie. Warsztaty dziś służą innym celom jak podczas wojny, tak np. w warsztatach, gdzie naprawiano hydroplany, wyrabia się obecnie meble domowe.

Dalsza przyszłość dawniejszej stoczni państwowej zależy od woli Państw Sprzymierzonych. Komisja dla podziału mienia państwowego w Gdańsku pracuje już od dłuższego czasu, lecz decyzję w sprawie stoczni odkłada ona zawsze na nowo! Trudno w danych warunkach dokonać „sprawiedliwego" podziału i to nie na ostatniem miejscu dla tego, że nie wyłączając Gdańska jako jedynego portu morskiego Państwa Polskiego w obszar tego państwa traktat wersalski popełnił niesprawiedliwość już w założeniu kwestji gdańskiej.

O nową organizację dla eksploatacji żeglugowej dróg wodnych, zamiast nieudolnej żeglugi państwowej.

Pilna potrzeba tanich dróg przewozowych dla rozwoju ekonomicznego Polski.

Polska winna skupić wszystkie siły około rozwinięcia środków komunikacyjnych, które wobec jej położenia geograficznego będą podstawą do rozwoju polskiego handlu wewnętrznego i międzynarodowego.

Coraz większa uwaga winna być zwrócona na natychmiastową organizację żeglugi, jako pierwszorzędnego czynnika, w rozwoju naszego życia gospodarczego, przez który możemy podnieść ogólny dobrobyt kraju, a tem i jego zdolność podatkową.

Pięcioletnia wojna tak zniszczyła kraj nasz pod wszelkiemi względami, że odbudowa naszego życia ekonomiczno-gospodarczego potrwa przez dłuższy czas, a w czasie tym samowytwarzalność nasza nie będzie wystarczającą. Sprowadzać będziemy musieli materjały niezbędne nietylko dla rozwoju przemysłu, handlu i rolnictwa, lecz i większość towarów potrzebnych dla odbudowy kraju i życia codziennego.

Większość towarów i materjałów surowych otrzymujemy przez porty morskie lub z okolic od których prowadzą kanały do Wisły, a więc wszystkie one mogą być przewożone drogami wodnemi do wnętrza kraju. Będziemy mieli do przewiezienia rzekami miljony tonn i jeżeli nie stworzymy własnej floty wraz ze wszelkiemi urządzeniami portowemi, składowemi to za przewóz ten przepłacimy firmom zagranicznym, które nieomieszkają stworzyć stosowną organizację przewozową wyczuwszy jej potrzebę dla Polski, kapitał znacznie przewyższający koszta stworzenia własnej floty handlowej.

Poszczególne Ministerstwa w swoim czasie wykazały, co musimy otrzymać rocznie dla funkcjonowania naszego przemysłu, odbudowy i zaprowiantowania, a mianowicie:

Ministerstwo Rolnictwa	925 000 tonn
Ministerstwo Komunikacji	150 000 tonn
Ministerstwo Przemysłu	413 000 tonn
Ministerstwo Aprowizacji	700 000 tonn

Nie mniej połowa tego winna pójść wewnętrznemi drogami wodnemi. Czy mamy stosowny do tego tabor przewozowy, magazyny, elewatory?...

Żadnych koniecznych w tym względzie urządzeń nie mamy i nic dotąd się nie przedsiębierze.

Znaczenie gospodarcze, jakie będzie miało w przyszłości wyzyskanie dla masowych przewozów naszych dróg wodnych w ruchu wewnętrznym, wykazana szczegółowo w memorjałach specjalnie opracowanych w instytucjach rządowych, jak również wydanych przez Towarzystwo Przemysłowców, Ligi Żeglugi i Tow. Rolnicze daje cyfry:

W zakresie produkcji rolnej:	1 048 000 000 t.
Przemysł przerabiający produkty świata roślinnego	396 400 00 t.
Węgiel w ruchu wewnętrznym	1 320 000 000 t.
Naftowe produkty	232 000 000 t.
Inne kopalniane	160 000 000 t.
Przemysł metalurgiczny	835 000 000 t.
Materjały budowlane	280 000 000 t.
Przemysł chemiczny	240 000 000 t.
Przemysł drzewny	2 912 000 000 t.
Produkty spożywcze	74 000 000 t.
Inne	100 000 000 t.

Różnica kosztu przewozu wodnego i kolejowego obliczana przy równoległych przewozach dla produktów masowych przed wojną w złocie wynosiła kolej 2,87 fen. z tonn klm. wodą 0,80 f. Drogi wodnę więc są tańsze o 2,07 fen z tonny klm. w złocie przy ładunkach droższych różnica ta zwiększa się w trójnasób i więcej. Jeżelibyśmy przyjęli, że wszystkie wyżej wyliczone produkty miały zapewniony przewóz kolejowy, to wyzyskanie dla ich przewozu, dróg wodnych dałoby oszczędności rocznie do 106 miljonów w złocie.

Gdy zważymy jednak, że całe obszary ziem naszych pozbawione są wszelkiej komunikacji, to kwestja wyzyskania naszych dróg wodnych nabiera znaczenia jeszcze donioślejszego.

Francja mając bardzo niskie taryfy dla przewozu masowych artykułów, przeciętnie przed wojną brała na kolejach 3,2 marki, a na równoległych drogach wodnych tylko 0,96 marek w złocie.

Niemcy w latach przedwojennych zyskały w kierunku gospodarczym przez należyte ukształtowanie dróg wodnych zaoszczędzenia w kosztach przewozu, licząc tylko towary masowe w porównaniu z przewozem kolejowym przy ich niskich taryfach 82 400 000 marek w złocie.

Cyfra ta świadczy wymownie o doniosłości dróg wodnych.

Dzięki robotom na Renie, dobrobyt miasta Manheimu wzmógł się do tego stopnia, iż obrót handlu portowego zwiększył się w ciągu czterdziestu lat trzystakrotnie, ludność wzrosła z 22 800 do 126 000, a siła podatkowa w tym czasie z 320 000 marek na 4 700 000 marek w złocie.

Rząd niepodległej Polski dążyć winien do ekspansji handlowej i dbać o rozwój wywozu naszego na rynki wszechświatowe, bez czego nie możemy myśleć o wyrównaniu naszego budżetu i poprawie swej waluty. Im rychlej Polska rozwinie swój wywóz, tem wcześniej wzrośnie dobrobyt i stopień zamożności ogółu, a razem i zdolność podatkowa ludności. Główne artykuły wywozowe, które moglibyśmy w najbliższym czasie eksportować drogami wodnemi to są: węgiel śląski 1 175 000 tonn, nafta i jej przetwory 167 000 tonn, drzewo 1 175 000 tonn, produkty rolne i ich przetwory 100 000 tonn. Produkty te jednak muszą wytrzymać konkurencję na rynkach zagranicsznych, musimy więc dbać o niską cenę produkcji i dowozu, co popierać należy odpowiedniemi traktatami handlowemi, taryfami celnemi, a przedewszystkiem taniemi taryfami przewozowemi, które nam jedynie dają drogi wodne.

Pozatem udział Polski, jako pośrednika w handlu towarowym pomiędzy wschodem, a zachodem, winien być dominujący. Po obecnej chwili z powodu utrudnień fiskalnych organizacja handlu tranzytowego u nas nie mogła rozwinąć się. Obecnie mamy możność wytworzenia wszelkiego niezawisłego ogniska tranzytowo-handlowego. Polska leżąc w punkcie przecięcia się linji komunikacyjnej Europy, może i powinna stać się zbiorowiskiem i punktem rozdzielającym towary idące z zachodu i wschodu, południa i północy. Nie Hamburg —Brema—Szczecin, a linje wodne Gdańsk—Tczew—Warszawa i dalej kanałami Prypeć—Dniepr i Niemen winny odgrywać dominującą rolę w handlu tranzytowym.

Jeżeli chcemy rozciągnąć swe wpływy na przyległe do nas tereny Litwy, Białej Rusi, Ukrainy i Łotwy, uskutecznić to możemy najłatwiej przez rozwinięcie swej ekspansji handlowej do czego w pierwszym rzędzie służą znajdujące się w ręku Państwa środki przewozowe.

II. Państwowe znaczenie żeglugi wewnętrznej.

Państwa zachodnie stwarzały poszczególne linje przewozowe nie opłacające się narazie, lecz po szeregu lat, dzięki im zdobywano całe tereny najprzód, jako rynki zbytu swej produkcji, a później poddano je swym wpływom politycznym. W wyżej wskazanych krajach Rosja przez sto lat nie zdołała zniweczyć naszej kultury, musimy więc kontynuować tam naszą pracę z przed wieków, a w pierwszym rzędzie wytwarzać i utrzymać pod swym wpływem linje przewozowe, nie dopuszczając, by tam zagniedziły się obce nam kapitały i wpływy.

Niezbędność zorganizowania potężnego przedsiębiorstwa żeglugowgo w Polsce wzmaga się obecnie, gdy węzły m.ędzy Polską i Gdańskiem zacieśniły się i gdy ze zmianą obecnych warunków gospodarczych, port Gdański będzie zmuszony do walki ze współzawodniczącemi portami niemieckiemi. Należy się liczyć z tem, że specjalna sytuacja portu Gdańskiego z 3-ch lat ostatnich, do którego szereg ładunków przeważnie dla Rządu polskiego był automatycznie skierowany, obecnie się zmieni, gdy z nawrotem do normalnych stosunków gospodarczo-handlowych względu sprawności operacji portowych i niskich kosztów transportowych będą stanowiły o rozwoju portu. Gdańsk przez szereg lat był upośledzony w swym rozwoju portowym przez rząd niemiecki i wszystko robiło się, by skierować ruch towarowy na Hamburg, Szczecin, Bremę i dalej drogami wodnemi wewnętrznemi niemieckiemi. Obecnie względy polityczno-ekonomiczne każą nam dbać o skierowanie ruchu towarowego na Gdańsk.

Moment przystowania wahających się w bardzo szerokiej amplitudzie kursów walutowych do taryf kolejowych będzie trudny do uchwycenia, a może być decydującym w skierowywaniu ładunków do poszczególnych portów.

Dlatego koszty i środki przewozowe na drogach łącznikowych portowych winny być nadzwyczaj elastyczne, by w danej chwili módz się dostosować do raptownie zmieniających się warunków.

Urzeczywistnienie tych naszych zadań narodowych musi powstać z inicjatywy polskich mężów stanu, którzy winni służyć interesom polskiej polityki gospodarczej dla nadania jej wszechstronnego kierunku i wielkiego pędu.

III. Nieudolność „żeglugi państwowej".

Tabor przywozowy w większości obecnie skoncentrowany w Państwowej Żegludze i w kilku prywatnych firmach stoi niżej krytyki pod względem technicznym nie jest kompletowany, a sama eksploatacja jego postawiona jest na mylnych zasadach, przynosząc wielomiljonowe straty. Cała istniejąca polska flota wiślana, czy w ręku rządu, czy prywatnym, przedstawia ogólną siłę nośną 45 000 tonn i może przewieźć w okresie żeglugowym nie więcej nad 400 tysięcy tonn, jest ona niewystarczalna dla potrzeb naszych gospodarczych, najniezbędniejsze przewozy, a w pierwszym rzędzie idące przez Gdańsk będą musiały być załatwiane kosztem frachtu daleko przewyższającego normalne warunki, gdyż drogi żelazne nie będą w stanie załatwiać tych przewozów. Przy takich warunkach niema wątpliwości, że obce nam grupy finansowe, a w pierwszym rzędzie niemieckie, stworzą przedsiębiorstwo żeglugowe na Wiśle i wyzyskają dla siebie brak wszelkiej konkurencji, by w przeciągu krótkiego czasu przy wysokich stawkach przewozowych pokryć część swych wydatków wkładowych i wzmocnić się na Wiśle, uniemożliwiając wszelką konkurencję.

Obecnie istaniejąca P. Z. P., która we względnie pomyślnych warunkach od dłuższego czasu rozkłada się i chyli do upadku, nie może sprostać tym zadaniom. Jest to rzeczą ogólnie znaną i stanowi tajemnicę chyba jedynie dla tych czynników miarodajnych, które powinny o tem być w pierwszym rzędzie i najdokładniej poinformowane.

Jeżeli nawet pominąć opinję wszystkich tych, którzy stykają się z Żeglugą Państwową, wnieśli o tem przedsiębiorstwie najujemniejsze wrażenie, jako głosy luźne, wypowiadane pod tym lub owym wrażeniem, nie wolno ignorować głosu ludzi, którzy kwestję tę badali i bliżej i wnioski swej uzasadniają w całym szeregu przytaczanych faktów.

Na jednem z posiedzeń Komisji Komunikacyjnej Sejmu, przytoczono pod względem tak dosadne i konkretne fakty, iż wszyscy zebrani składający się bądź z przedstawicieli poszczególnych organizacji społecznych, bądź też z jednostek z działalnością P. Ż. P. dokładnie obznajomionych, jednogłośnie orzekli, że dalsze istnienie P. Ż. P. nie powinno być tolerowane.

Przedsiębiorstwo wykazujące stale wzrastający deficyt, który w tym roku przewyższy 60 miljonów i nietylko nie dające najmniejszej korzyści w życiu gospodarczym kraju, lecz przeciwnie hamujące i dezorganizujące rozwój tego życia, istnieć nie może.

— Wobec tego należy powołać do życia wielkie przedsiębiorstwo żeglugowe, oparte na niezbędnej ilości fachowych i pożytecznych pracowników. Jako przedsiębiorstwo takie, w obecnych warunkach będzie mogło funkcjonować racjonalnie jedynie w tych warunkach, o ile zdoła zogniskować współpracę i pozyskać poparcie tych wszystkich czynników, które w rozwoju i wnioski swe uzasadniają w całym szeregu przytanio zainteresowane.

Należy wybudować flotę przewozową. Trzeba zorskładowych, połączeń z drogami żelaznemi, elewatory, chłodnie i inne przedsięwzięcia tworzące całokształt operacji przewozo — składowych i któreby w łączności z drogami żelaznemi dały możność dysponować mieszanemi komunikacjami, stwarzając tem warunki najwięcej gwarantujące ekonomiczne zyski ludności. Na to jednak trzeba skupić kapitał, który zagwarantuje możność przeprowadzenia tych przedsięwzięć bez których zdrowy rozwój komunikacji wodnej jest wykluczony.

W skład takiego przedsiębiorstwa winny wejść następujące elementy, bezpośrednio i odpowiednio zainteresowane:

a) Rząd, który musi dbać o rozwój tak ważnego czynnika życia gospodarczego, jaką jest żegluga. Przystapując do powstającego przedsiębiorstwa, ze swym majątkiem w postaci taboru żeglugowego i ze swym poparciem w postaci gwarancji obligacyjnej, ułatwia kwestje podstawy finansowej przedsiębiorstwa w okresie organizacyjnym.

b) Istniejące przedsiębiorstwa żeglugowe prywatne wchodzą ze swym majątkiem na zasadzie specjalnie omówionych warunków.

c) Kapitały prywatne, które przyczynią się do rozwoju przedsiębiorstwa.

d) Gminy miejskie i wiejskie nadbrzeżne, dobrobyt których jest uzależniony od stopnia rozwoju takiego przedsiębiorstwa i które wstępując w charakterze udziałowca, przez wniesienie aportów w postaci terenów etc. pokaźnie ułatwiają kwestje sfinansowania przedsiębiorstwa.

e) Pracownicy żeglugowi, których zainteresowanie, jako akcjonarjuszy, bezpośrednio w zyskach przedsiębiorstwa, wzmoże wydajność ich pracy i ułatwi wzajemną kontrolę.

Jedynie takie przedsiębiorstwo, złożone z czynników złączonych wspólnością interesów, oparte na demokratyzacji udziałów, co spowoduje wzajemną kontrolę i będzie bodźcem do wzmożenia wydajności przedsiębiorstwa, będzie mogło istnieć w obecnych warunkach.

Możność reorganizacji P. Ż. P. z zachowaniem charakteru instucji państwowej, jest całkowicie wykluczona. Wady tej instytucji zostały uwypluklone i ustalone. Wszelkie wysiłki w kierunku wprowadzenia jakichś zmian musza być uznane za bezcelowe i zgóry skazane na niepowodzene.

Nie jest to pogląd indywidualny, lecz głębokie przeświadczenie tych nawet ludzi, którzy niegdyś w możność istnienia P. Ż. P., jako przesiębiorstwa jeżeli nie doskonałego, to użytecznego, wierzyli i w tym kierunku pracowali. Edmund Krzyrzanowski.

Sprawa usplawnienia rzek*).

Nie ulega żadnej wątpliwości, że rozwój gospodarczy kraju zależy w wysokim stopniu od sprawności naszej żeglugi, która ma za zadanie przyjść rychło z pomocą kolejom. Możność zaś spławu i żeglugi w obecnych warunkach polega na usprawnieniu rzek przez wykorzystanie ich naturalnych zdolności przewozowych minimalnym nakładem kosztów. Środek skuteczny — jak twierdzi pewna część fachowców — regulację, na razie należy wziąść za nawias, albowiem brak gotówki w skarbie, marne na ogół rządowe środki przewozowe i brak materjałów budowlanych w takich ilościach, któreby wystarczyłyby dla uregulowania rok rocznie chociażby 10 klm. rzeki Wisły — zmusza przyznać regulacje za środek dobry i li tylko dla pokoleń przyszłych.

Pozostaje pozatem jedyny środek dla pewnego i racjonalnego usprawnienia rzek — roboty doraźne i między niemi w pierwszym rzędzie — pogłębianie mechaniczne.

Ciekawe liczby pod tym względem przedstawia obecnie preliminarz budżetowy M. R. P. na rok bieżący w pozycji, dotyczącej „oczyszczania i pogłębiania nurtu". Żądane kredyty w zaokrągleniu przedstawiają się tak:

1. Dyrekcja Krakowska (od źródeł Wisły do ujścia Sanu) około 23 miljonów mk. 2. Dyrekcja Warszawska (od ujścia Sanu do Płocka) około 23 miljonów mk. 3. Dyrekcja Toruńska (od Płocka do Gdańska) około 23 miljonów mk. 4. Dyrekcja Brzeska (Prypeć, Piha, Bug, Narew, Kanał Augustowski, Królewski i Ogińskiego) około 75 miljonów mk.

Trzeba przyznać, że na ten raz M. R. P. nie ominęło potrzeby wprowadzenia robót doraźnych przynajmniej w budżecie, ale jak będzie w rzeczywistości, co uzyska żegluga, jak będą prowadzone roboty, jak będzie zorganizowany całokształt pracy, to pokaże nam przyszłość niedaleka, ale już i teraz można z pewnością przypuszczać, że wyniki tych robót będą dla żeglugi żadne, gdyż środki pozostają w ręku przeciwników usprawnienia rzek za pomocą robót doraźnych. Ostatnie przypuszczenie, niestety, opiera się na cyfrach wyciągniętych z budżetu i wskazanych wyżej. Widzimy bowiem, że przeszło 50 proc. ogólnej kwoty pochłania rozwlekła sieć dróg wodnych Brzeskiej Dyrekcji, natomiast nigdzie nie widzimy w sprawozdaniach urzędowych lub też w półurzędowych „Robotach Publicznych" żadnych wskazówek co do potrzeb żeglugi na tych rzekach wschodnich oraz kanałach, Augustowskim, Królewskim i Ogińskiego. Wobec tego nie możemy zrozumieć dla czego wschodnie rzeki zostały uprzywilejowane w porównaniu z Wisłą. Zupełnie niespodzianie odnajdujemy przyczyny przydziału tak znacznych kredytów na pogłębianie rzek wschodnich w istnieniu na Prypeci, Pinie i kanale Augustowskim sześciu pogłębiarek mechanicznych.

Więc całe zapotrzebowanie kredytu, również jak stosowanie robót ma za podstawę nie potrzeby żeglugi, lecz istnienie jawnych objektów, które przypadkowo pozostały na tych lub innych rzekach podczas wojny. Wobec tego możemy sobie śmiało powiedzieć, że M. R. P. specjalnego planu robót doraźnych nie opracowało, pogłębiarki, które są w jego posiadaniu, nie zostały przesunięte na odcinki rzek, najbardziej zagrożone i wymagające stosowania robót doraźnych w zakresie większym. Na te odcinki już nie raz wskazywała prasa, ale skutków onych rozpaczliwych nawoływań jeszcze nie widzimy, bo M. R. P. nie ma zamiłowania do żeglugi, nie rozumie jej potrzeb i nawet swoje dyrekcje w drodze urzędowej nazywa dyrekcjami regulacji rzek żeglownych i jakby umyślnie przez to podkreśla, że niema dróg wodnych zaś istnieja tylko roboty regulacyjne, które w razie ukończenia robót dadzą rzekę żeglowną.

Z takiem traktowaniem sprawy nie można się zgodzić gdyż braki i niewystarczalność transportu kolejowego wymaga obecnie rychłego usprawnienia górnego odcinek jest i będzie zawsze oczkiem w głowie naszej drogą wodną chociażby tylko do rejonu Krakowa. Również odciążenie taboru kolejowego może być bardzo skutecznie wykonane przez usprawnienie dalszego odcinka rz. Wisły — od Warszawy do ujścia, który to odcinek jest i będzie zawsze oczkiem w głowie naszej żeglugi.

Ż.

*) Autor artykułu rozumie pod „usprawnieniem" uprzystępnienie rzek dla żeglugi wogóle, nie zaś tylko dla spławu. — Przyp. Red.

Widmo przyszłej wojny na Pacyfiku.

— Olbrzymi rozwój kapitalizmu industrjalnego Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej zmuszał ich do szukania coraz to nowych rynków odbytu dla towarów amerykańskich. W tym procesie ekspansji ekonomicznej Stany Zjednoczone — ku Atlantykowi — w kierunku Europy zaczęły się powoli zwracać, — przez południe, — ku dalekiemu Zachodowi geograficznemu, który jest dla nas dalekiem Wschodem. Odebranie Hiszpanji jej posiadłości west-indyjskich, rewolucja panamska w Kolumbji, wywołana pod wpływem Stanów, dokończenie na olbrzymią skalę kanału panamskiego i fortyfikacja wejść do niego, wykupienie wyspy św-tego Tomasza od Danji, wreszcie ufortyfikowanie portów filipińskich i wyposażenie ich w doki, przygotowania bazy operacyjnej na wyspie Guam, leżącej prawie w równej odległości od portów filipińskich, Formozy, Japonji i Nowej Guinei, oraz położonej na drodze z amerykańskich wysp hawajskich do Filipinów, — są to poszczególne kroki tego znamiennego pochodu pod brzegi wschodniej Azji, który tak radykalnie podrywą ekonomiczną i polityczną hegemonję Japonji na brzegach, zamieszkałych przez żółtą rasę, że przyjść ma wcześniej lub później do walki zbrojnej między Japonją a Stanami Zjednoczonemi, gdyż Liga Narodów nie jest uznana przez Stany Zjednoczone, a postanowienia Ligi mogą, jak wiadomo, mieć pewną moc obowiązującą tylko dla pewnych państw mniejszych, i to tylko w sprawach, w których tamte nie mogą się oprzeć kapitalistycznej „sprawiedliwości" państw, bawiących się w takową. Stosunek Stanów Zjednoczonych do Japonji sięga daleko poza nawias zakresu kompetencji Ligi Narodów. Dla takich szczupaków prawo międzynarodowe jeszcze nie zna innej sankcji, prócz wzajemnego puszczania krwi. Walka więc będzie opfitowała w środki trujące, zabijające podstępnie i w najokropniejszy sposób. Do tego ma się jeszcze przyłączyć zacietrzewienie rasowe.

— Będzie to pierwsza przygrywka do wzmożenia znaczenia Pacyfiku, do dziś dnia najmniej ożywionego z oceanów. Tu przebiega wszak jeżeli nie koniec, to w każdym razie szew świata, — południk 180° zachodniej i wschodniej długości. Statek przebywający go od brzegów Ameryki ku brzegom Azji liczy w tygodniu tylko sześć, żeglujący zaś w przeciwnym kierunku całych ośm. Nie czyniło to wielkich niedogodności, gdyż wody te są bezludne i zaprawdę daleki zachód oddzielony jest pustynią wodną od dalekiego wschodu. Jednak dziś już mamy przedsmak zmian, które tu zajść mogą ku połowie dwudziestego stulecia: Australja i Nowa Zelandja wykierowują się na samodzielne ośrodki handlu i kultury, uniezależniając się też i politycznie; ożywiają się narody żółtej rasy pod wpływem i przykładem Japonji, lub przynajmniej **zwiększają swe potrzeby,** dotychczas niezmiernie skromne. Handel Stanów Zjednoczonych gotów jest zaspakajać te potrzeby, szukając rynków dla swych towarów. Ożywia się również zachodni brzeg południowej Ameryki, dokąd towary Stanów Zjednoczonych mają krótszą drogę morską przez kanał panamski, aniżeli jakiekolwiek państwo o mocnym industrjalnym rozwoju. Lecz jednocześnie odbywa się polowanie na dogodne stacje węglowe, gdyż Pacyfik

jest ubogi w węgiel, a olbrzymi; z wysypek zaś koralowych tylko nieliczne posiadają porty bezpieczne dla statków. Więc Stany Zjednoczone prócz już posiadanych Filipin, Hawaji i wyspy Tutnila w wyspozbiorze Samoa zajmują jeszcze wyspy: Johnston, Wake i Guam, a kwestjonują prawa japońskie do wyspy Yap w wyspozbiorze Karolińskim.

— Wyspa Yap posiada wielkie strategiczne znaczenie, gdyż leży na skrzyżowaniu dróg z Japonji do Australji i z Filipinów do Ameryki, posiadając port i połączenie kablowe z Szanghajem, Menado na wyspie Celebes i amerykańską wyspą Guam. Jak podaje „New York Herald" ostatnio pierwszy kabel został przy Japończykach, drugi przy Holendrach, natomiast trzeci ma należyć do Amerykanów z prawem włączenia go do linji jeszcze niezrealizowanej: Filipiny—Yap—Guam—Hawaje—San-Francisko. Również Amerykanie mają prawo utrzymywania na wyspie radjostacji. Wszystko to zakrawa na umiędzynarodowienie wyspy, mimo że traktat wersalski zagwarantował Japonji rozporządzenie tą wyspą. Widzimy stąd, że Ameryka zdążyła już znacznie „poprawić" traktat wersalski w częściach dotyczących Pacyfiku i konferencja waszyngtońska niejako miała niejedną sprawę usankcjonować samym faktem jej nieobalenia na konferencji. Sytuacja Japonji istotnie jest trudna, gdyż potrzeby kapitalizmu amerykańskiego pchają go automatycznie w sferę dotychczasowych politycznych i ekonomicznych wpływów Japonji. Z innej strony Japończycy, ściśnięci na wyspach nie mogą emigrować na obce brzegi i wyspy Pacyfiku, napotykając wszędzie na zakaz imigracji. Wobec tego pozbawienie ich nawet owoców wygranej na Rosji, w postaci wyjątkowego uprzywilejowania w Mandżurji, stawi Japonji przed widokiem nowej wojny i gromadzi niebezpieczny materjał palny w psychice zbiorowej tego podziwu godnego, mimo że tak obcego nam narodu.

— Tymczasem strona przeciwna, powiedzmy wprost, partja militarna Stanów Zjednoczonych bije na alarm, strasząc publiczność bliskim japońskim napadem. Mówimy tu o świeżo wydanej książce Amerykanina p. Bywater p. t. „Sea Power in the Pacific" w której zestawia szanse powodzenia w morskiej wojnie St. Zjednoczonych i Japonji i przepowiada, że w pierwszym okresie kampanji St. Zjednoczone bezwarunkowo wojnę by przegrali, tracąc łączność z zachodnim Pacyfikiem. Bywater przychodzi do następujących wniosków:

1. Japonja będzie prowadziła walkę w pobliżu swoich brzegów. Linja cofania się Japończyków jest krótka i pewna.

2. Nacierać Japończycy będą z całą swą flotą, podczas gdy St. Zjednoczone wątpliwie czy będą w stanie sprowadzić wszystkie swoje przeciwtorpedowce.

3. Cztery krążowniki pancerne typu „Kongo", przewyższające szybkością najszybsze okręty linjowe amerykańskie dają poważną taktyczną przewagę Japończykom.

4. Wszystkie łodzie podwodne japońskie są w stanie atakować flotę amerykańską po, lub przed bitwą nadwodną.

5. Wcale nie można przewidzieć wyniku działań morskich mimo przewagi amerykańskiej. Amerykanom brak szybkich krążowników i transportów aeroplanów.

— Dystans walki będzie wyznaczony przez Japończyków, gdyż część ich floty posiada znacznie większe szybkości. Widzialność w tych wodach jest ogromna; Japończycy zatem obiorą taką odległość do boju, jaka dla nich będzie najdogodniejsza.

— Niewyraźny wynik bitwy głównej na morzu między przeciwnikami uważa Bywater za klęskę dla Amerykanów, gdyż pozostaną oni wciąż zagrożeni najpoważniej; Japończycy mogą zawsze wycofać się na czas z bitwy. Brak stanowczego zwycięstwa ze strony Amerykanów uczyni Japończyków panami zachodniej części Pacyfiku.

— Ażeby uniknąć grożącej dla Amerykanów klęski zaleca Bywater 1) fortyfikować wyspę Guam, 2) budować krążowniki linjowe-szybsze aniżeli typ „Kongo" u Japończyków, 3) zwiększyć ilość wielkich samolotów zaopatrzonych w bomby, naładowane potężnymi ilościami materjałów wybuchowych (wynik amerykańskich doświadczeń w zrzucaniu bomb aeroplanowych na kadłuby niemieckich okrętów). I to wszystko w bardzo skromnym celu — ażeby uniknąć grożącej wojny".

— Z innej strony, amerykański „Army and nawy journal" z października zwraca uwagę opinji publicznej na to, że w razie wypowiedzenia wojny flota amerykańska dopiero po sześciu miesiącach będzie gotowa do boju, gdyż około 1 stycznia flocie wojennej zupełnie zabraknie węgla, zaś nowych kredytów niema; połowa przeciwtorpedowców nieco starszego typu już rozbrojona; kredyty na pensje załogowe i oficerowie marynarki wojennej skrócone z 19 na 7 milj. dolarów; w razie wybuchu wojny starczy zaledwie załog na obsadzenie floty aktywnej.

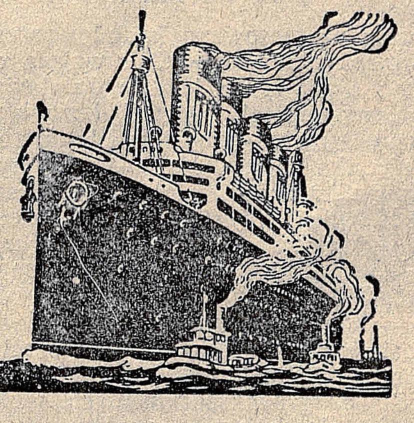
— Tak wyglądają żale i alarmy partji zbrojeń. Konferencja waszyngtońska mało w tem zmieniła: uchwała jej co do stosunku liczebności wielkich okrętów St. Zjednoczonych, Anglji i Japonji 5 : 5 : 3 mało ogranicza Stany Zjednoczone, gdyż jak widzimy, postulaty Bywatera niemal wcale nie zostają tą uchwałą dotknięte i są możliwe do wykonania.

— Zdaje się zresztą, jakoby awiacja morska w związku z olbrzymimi odległościami Pacyfiku, małą ilością dobrych portów, a niezliczoną ilością wysepek, które przy niewielkich zatratach mogą służyć jako przystanie dla aeroplanów **ma w tych częściach świata wielką przyszłość**, przedewszystkiem taktyczną, wojenną, później zaś i ogólno-komunikacyjną. Przezroczystość powietrza, a przez to widzialność na olbrzymich odległościach czyni samoloty niezmiernie daleko widzącymi oczami floty. Rzucanie przez Amerykanów potężnych bomb na pokłady eksniemieckich statków wojennych dało wyniki aż nadto wymowne: trudno jest trafić, to prawda, ale biada pancernikowi, na który spadnie, szczególniej przy burcie bomba naładowana kilkoma tonnami materjału wybuchowego. Statek taki idzie niezawodnie na dno. Czy wobec tego Stany Zjednoczone nie przechodzą stopniowo do nowego oręża walki, zabezpieczając się jednocześnie umową waszyngtońską, by przeciwnik i w starym orężu pozostawał słabszym, na wypadek gdyby środek walki zawiódł?

J. Klejnot-Turski.

P. S. Ściślejsze dane, nadeszłe co do warunków ograniczenia zbrojeń, ostatecznie przyjętych na konferencji waszyngtońskiej, zupełnie się zgadzają z powyższemi mojemi wywodami, pisanemi w początkach grudnia. Ograniczon wszystko w zbrojeniach morskich, prócz samolotów i specjalnych okrętów macierzystych dla samolotów, co do których niema ograniczeń. W tej dziedzinie Amerykanie poczynili ogromne postępy, wynajdując „śmiertelny deszcz", każda kropla którego jest w stanie uśmiercić człowieka, spadając na niego. Jeden silny aeroplan, działający przeciwko lądowym wojskom może polać „śmiertelnym duszem" pas niezbyt szeroki, ale długi na kilka mil. Mimo całej zgrozy, nie możemy się smucić, iż kto innych zaczyna przewyższać w tej piekielnej sztuce naszego w tym kierunku szczególniej uzdolnionego sąsiada.

J. Klejnot-Turski.



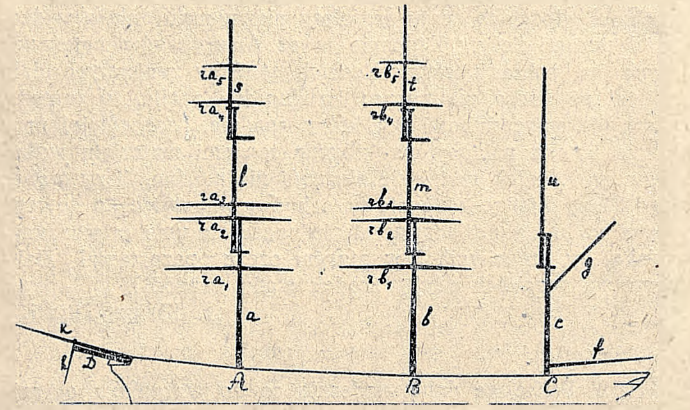
Kronika światowa marynarki i budowy okrętów.

POLSKA.

Ulgi we wpisowem dla uczni Szkoły Morskiej.

Min. Przem. i Handlu upoważniło Dyrekcję Szkoły Morskiej do zwolnienia na mocy uchwały Rady Pedagogicznej uczni niezamożnych całkowicie od wpisu, z tem, ażeby ilość takich zwolnionych od wpisu wynosiła nie ponad 20 proc. ogólnej ilości uczni w szkole. Prócz tego pozostawiono do uznania Rady. Ped. zwolnić od 50 prc. wpisowego tyle z mniej zamożnych uczni, ile R. P. szkoły uzna za wskazane. Na mocy tej uchwały, wykazującej całą gotowość M. P. i H. ułatwić uczniom Szkoły dalsze studja, Rada Pedagogiczna zwolniła od wpisu 19 uczni, zaś od połowy wpisu 15 uczni na mocy odpowiednich umotywowanych podań o niezamożności.

Nazwy dla masztów uchwalone przez Komisję językową L. Ż. P. na przykładzie omasztowania barku.
(Takie omasztowanie ma okręt szkolny „Lwów“.)



A maszt przedni, B — maszt główny, C — maszt rogowy, D — oścień.

a — maszt (pienny) przedni, b — maszt (pienny) główny, c — maszt (pienny) rogowy, f — tram (rogowy), g — rożec, h — rozprza Marcina, k — nastawa (ościenia), l — masztak przedni; m — masztak główny, s — strzała przednia, t — strzała główna, u — strzała rogowa.

ra_1 — reja przednia, ra_2 — reja przednia stała; ra_3 — reja przednia ruchoma, ra_4 — reja przednia wysoka, ra_5 — reja przednia mała.

rb_1 — reja główna, rb_2 — reja główna stała, rb_3 — reja główna ruchoma, rb_4 — reja główna wysoka; rb_5 — reja główna mała.

Doświadczenia w przebudowie okrętów wojennych na handlowe.

Oddawna już stosowano kadłuby przestarzałych okrętów wojennych na składy, pływające warsztaty lub magazyny i t. p., jednak jedynie do stania nieruchomo w portach, gdyż statek taki trafiał zwykle już z ostatniej rezerwy, straciwszy po trzydziestu latach pływania wartość nietylko bojową, ale i wogóle nawigacyjną. Obecnie, w wyniku wojny światowej wiele statków wskutek redukcji wojennych marynarek, a przedewszystkiem przedwczesnym straceniem wszelkiej wartości bojowej przez małe pancerniki i niedość pośpieszne średniej wielkości krążowniki, oraz innych przyczyn, jak w wypadku Niemiec. — statki te, jeszcze zdrowe dla morskiego użytku, zostają na rozmaite sposoby przebudowane dla celów marynarki handlowej.

W tych licznych eksperymentach, w których przodują Włosi i Amerykanie, rozróżniamy dwie wielkie grupy: 1) dobudowania na nowy sposób niedokończonych okrętów i 2) przebudowania starych, lub już wykończonych okrętów.

W pierwszej grupie najczęściej kształt podwodny nie ulega jednak zmianie, a że kształt dna stoi w związku z wielką projektowaną szybkością niedoszłych wojennych okrętów, więc na tem tle powstają największe trudności. Kadłuby te wymagają silnych maszyn i są za ciężkie na swoją pojemność. Jeden tylko spotykamy wśród wykonanych nadzwyczajny pomysł wykorzystania już istniejących form kadłubu na nowy sposób. Jest to motorowy statek cysternowy „Ostpreussen“, zbudowany w roku ubiegłym przez okrętownię „Germaniawerft“ dla Tow. Akc. Hugo Stinnes.

Statek ten jest poprostu zesztukowany z wewnętrznych kadłubów dwu największych łodzi podwodnych. Każdy z tych kadłubów miał długości 77 m; statek powstały z nich ma długości 87,4 metrów; ładowność jego wynosi 3000 tonn. Poruszany statek jest dwoma silnikami Diesla typu łodzi podwodnych po 700 koni par. każdy. Budowa ta niezwykła miała się dobrze udać.

Z innemi statkami niedobudowanemi, zwłaszcza większymi, sprawa jest trudniejszą. Bo właśnie w najnowszych okrętach, które są niedokończone, dno jest najdoskonalej przystosowane do wielkich szybkości. Tu szczęśliwego rozwiązania nie znaleziono, jednak Amerykanie i Włosi nie chcą wciąż jeszcze zgodzić się z praktycznymi Anglikami, iż wielka ilość solidnych grodzi najlepiej odpowiada używaniu tych niedoszłych bojowników jako statki cysternowe.

Co do drugiej grupy — przebudowanych już gotowych okrętów, to tu zmiany kształtu dna prawie niemożliwe, ale statki przeważnie starsze, o mniejszych szybkościach, o dnie mniej specyficznem. Zato co do nadwodnych kształtów, — widzimy po przebudowie typowy towarowiec z maszynami i przy samej rufie, lecz jednocześnie z wygiętym w groźny bodziec (Rammsteven) dziobem i nieco wklęsłymi ku górze hurtami. Taki wygląd ma właśnie przebudowany pancernik brzegowy niem. „Odin“, którego zadaniem jest specjalnie eksport niemieckich lokomotyw do Piotrogrodu. Nisko położony środek ciężkości próżnego kadłuba i wypukłe boki, nie pozwalające metocentrum opuścić się zbyt nisko nawet przy znacznem przechyleniu, pozwala ustawić ciężki ładunek wysoko, mianowicie dziewięć lokomotyw zostały ustawione na pokładzie. Stąd wynika, że tego kształtu statki nadawałyby się również na trajekty kolejowe i promy, jednak są one dla tego celu stanowczo za ciężkie.

Doświadczenie z dwoma statkami, przebudowanemi w Gdańsku „Adolf Sommerfeld“ exkrążownik „Gefion“ i „Flora Sommerfeld“, exkrążownik „Viktoria Luise“, jak przyznaje się w fachowych artykułach sprawozdawca „Danziger Zeitung“ „nie zachęcając do naśladownictwa“. A ile było rok temu hałasu i fanfar wszechniemieckich z tego powodu! „Danziger Neueste“ wypuściła 9 X 1920 specjalny dodatek, poświęcony tym statkom, z ilustracją tego, co znowu wydał „niemiecki duch“ i „niemiecka praca“. To samo „Danziger Zeitung“ z dnia 12 X która ponad wszelką miarę zachwyca się przebudową, podziwia sposób wprost śmieszny nieistniejące ulepszenia i wynalazkii wyrokuje, że statek okupi się w pięciu latach. Nieudana budowa — rzecz bardo naturalna, ale poco ten straszny tupet, — czyż to nie wstyd po roku w tej samej gazecie się przyznać, że przebudowane statki „ermutigen nicht zur Nachahmung“‘... Przebudowa, wykonana na „Danziger Werft“, to jest ta właśnie stocznia do której mamy pewne prawa, a która odegra niezawodnie olbrzymią rolę w budowie naszej floty handlowej. Na razie jednak będziemy nasze statki kupowali gdzieindziej, zaś budować na stoczni gdańskiej będziemy wtedy, gdy siły nasze będą w zarządzie tej stoczni, zaś Geist osławiony urzędnikerji pruskiej zamilknie w jej progach, kto wie? — może nazawsze.

J. Klejnot-Turski.

Ruch okrętów w kanale Panamskim.

W okresie rocznym od czerwca 1920 do czerwca 1921 ruch okrętowy w kanale Panamskim wyniósł 11 415 876 tonn ładowności (tonny netto) w 2892 okrętach. Pod względem flagi okręty się dzielą w następujący sposób:

Stany Zjednoczone	4 874 tys. tonn	w	1212	okrętach
W. Brytanja	3 966 „ „	„	970	„
Japonja	613 „ „	„	136	„
Norwegja	548 „ „	„	140	„
Holandja	249 „ „	„	50	„

Dalej następują Danja, Chili, Peru, Francja, Hiszpanja, Szwecja, Włochy, Niemcy, Chiny, Rosja, Belgja i t. d. Z interesujących nas **państw bałtyckich** reprezentowane są z

Danja	z 237 tys. tonn	w	60	okrętach
Szwecja	„ 114 „ „	„	25	„
Niemcy	„ 62 „ „	„	19	„
Finlandja	„ 4 „ „	„	2	„

Co do rosyjskich okrętów, to prawdopodobnie żaden z nich nie należał do marynarki rosyjskiej bałtyckiej.

Ruch całkowity w kanale w roku 1920/21 przewyższył ruch w nim w roku 1919/20 o 23½ % tonnażu netto. Rzuco się w oczy wielki udział statków norweskich, co tłumaczy się tem, że flaga norweska kryje wiele statków obcej narodowości, luźnie związanych z Norwegją. Statki państw bałtyckich, które przeszły przez kanał, są przeciętnie mniejsze (prócz Szwecji), niż statki innych państw. Dla Niemiec tłumaczy się to pozostaniem przy nich tylko mniejszych statków i skromniejszą budową nowych, zaś Finlandja wkracza na zupełnie sobie dziedzinę, gdyż przed tem oceanicznej żeglugi parowców nie uprawiała. Największe statki finlandzkie zaledwie przekraczają 2 tys. tonn.

Marynarka wojenna i handlowa Estonji.

Dwa handlowe statki estońskie zginęły w pobliżu Kronsztadtu w zagadkowy sposób. Estończycy przypuszczają, iż uległy one bandyckiemu napadowi ze strony obywateli sowieckich. Wywołało to, albo się tylko zbiegło z bardzo przychylnemi Polsce artykułami prasy estońskiej W razie konfliktu z sowietami Estończycy staną również w zależności od floty angielskiej. Flota ta składa się z jednej kanonierki większej — „Lembit" — przemianow. z ros. „Bobr", budowy 1906 roku, o szybkości 15 węzłów i dość silnem uzbrojeniu i z dwu wspaniałych turbinowych przeciwtorpedowców ostatniego rosyjskiego typu „Samson", z bardzo lekką artylerją, lecz wielką szybkością (34 węzły). Statki te wpadły w ręce Anglików po nieudanej demonstracji bolszewików na redzie rewelskiej, w grudniu 1918 roku, zaś Anglicy odstąpili je Estończykom. Ci usiłowali sprzedać te statki, gdyż pożerają one ogromnie wiele ropału, który Estończykom sprzedają również Anglicy. Jak „Lembit", tak też obydwa Samsony uczestniczyły w bohaterskiem zdobyciu przez Estończyków Dźwinoujścia (niegdyś po polsku „Dyament") i Rygi od strony morza, bronionych przez Niemców von der Goltza. Dowódcą dzielnej floty estońskiej wówczas był admirał Pitka, organizator pociągów pancernych przeciw bolszewikom i zdobywca Krasnej Gorki pod Kronsztadtem. Przypominam jak dziś ostatnią naszą rozmowę. Na stole szefa estońskiej marynarki leży bronzowa kula wielkości małego melonu. Pytam o pochodzenie tej kuli.

— Wziąłem ją z rozbitej przez nas baterji fortecznej w Dźwinoujściu. Jest to jedna z kulek w łożysku obrotowem fortecznej lawety. Na baterji znaleźliśmy też trupy w pruskich mundurach, — byli ci awanturnicy z regularnej artylerji niemieckiej, ale strzelali źle. Zdobyliśmy te potężne baterje od strony morza, z okrętów.

— Co? Od strony morza zdobyć baterję nadmorską. Ależ to rzecz niesłychana! — zawołałem zdziwiony do najwyższego stopnia.

— A jednak tak było, uśmiecha się admirał Pitka. „Lembita" nie mogłem użyć, napadłem na baterje z dwoma przeciwtorpedowcami. Zacząłem atak o czwartej zrana (było to w lipcu) o zupełnym zmierzchu, a zbliżałem się wzdłuż samego brzegu, mieliznami, z największą szybkością. Na strzelanie w tym kierunku pierwszą baterja nie była rozliczona. Moi ludzie strzelali bardzo celnie i z wielką szybkością. W dziesięć minut było po bitwie. Niemcy uciekli. Później „Lembit" popisał się na rzece, przed Rygą, walcząc z baterją połową na odległość 300 metrów. Ale to już była ta hołota nadbałtycka, — wszystko odrazu rzucili.

Dodam od siebie, że „Lembit" zeszłego lata stał w porcie gdańskim obok polskiego „Lwowa", będąc również statkiem kadeckim marynarki estońskiej. Oficerowie i uczniowie wizytowali się wzajemnie. Obecnie warunki tak się składają, że „Lwów" z oszczędności nie będzie posłany tego lata w podróż oceaniczną i statki szkolne znowu się prawdopodobnie spotkają, ale w Reganizować cały szereg udogodnień transportowych i wlu. „Lembit" coprawda jest statkiem szkolnym wojennym; pod flagą handlową Estończycy posiadają sporo większych żaglowców, ale statków pełnożaglowych i barków, o ile wiem, nie mają. Mniejszych szkunerów, zwanych przez Rosjan łajbami z fińskiego laira, estońsk. laew ,co znaczy okręt w ogólności, Estończycy mają bardzo wiele. Jest też sporo szkunerów trzymasztowych i szkunerów-brygów, które odbywają dalsze podróże z budulcem i cementem aż na Atlantyk, przywożąc kolorowe drzewo z Zach. Indji.

— Parowców natomiast Estończycy posiadają mało, dlatego też strata dwu parowców boleśnie została odczuta w Estonji. Ostatniemi czasy Estończycy rozwinęli budowę szkunerów trzymasztowych, zaopatrzonych motorami spalinowemi, sprowadzonemi zazwyczaj ze Szwecji. Takich statków obecnie jest w Estonji w budowie kilka; typ ten wypracowała okrętownia była Noblessnera w Rewlu i jeszcze w r. 1919 przy zwiedzaniu tej stoczni wspólnie z docentem politechniki lwowskiej, p. Lutze-Birkiem, dyrekcja jej demonstrowała nam kilka bardzo praktycznych typów. Obecnie, jak wykazuje statystyka, Estonja rozwija jedynie budowę żaglowców 300—600 tonnowych z motorami. Zapowiada to dobry odbyt dla naszego ropału, ale jednocześnie daje przykład do naśladowania, gdyż polskie statki pracujące na ropale będą miały łatwą konkurencję z takowemiż pod innemi flagami na Bałtyku.

— Jak konsekwentnie rozwijają budowę statków motorowych Estończycy, wykazuje statystyka: gdy 30-go czerwca zeszł. roku mieli oni u siebie w budowie takich statków 5 z 1 605 tonn, to 30 września już ich mieli w budowie 8 z 2 290 tonn.

— Ale na co szczególniej warto zwrócić uwagę, to na budowę mniejszych statków żaglowych i łodzi na wyspach estońskich, a szczególniej na wyspie Ozylji, najwięcej południowej, największej i najbliższej nas. Nie sądzę, żeby budowane tu łodzie pomocnicze, żaglówki i inne mniejsze statki były najlepsze na Bałtyku, lecz niezawodnie są one **najtańsze** i dlatego zalecamy naszym rybakom, sportowcom i wszystkim, uprawiającym przybrzeżną żeglugę, którzy będą szukali nowych kadłubów łodziowych, zwrócić się do Arensburga na Ozylji. Dotyczy to jednak wyłącznie kadłubów, a nie detali osprzętu i lin. Ozylja jeszcze przed wojną odznaczała się przemysłem łodziowym i z wiosną żaglowce ozylijskie ciągnęły lub miały na pokładzie łodzie na sprzedaż do zatoki fińskiej. Obecnie produkcja ta może znaleźć odbyt na wybrzeżu polskiem. Dla średniozamożnych sportowców przed wojną najtańsze na całym Bałtyku i najpraktyczniejsze, o ile się nie mylę, były konstrukcje fińskie, lecz dziś zastąpią je niezawodnie łodzie sportowe estońskie, gdyż kurs marki fińskiej jest niedostępnie wysoki. To też wyobrażamy sobie, że eksportując coraz więcej do Estonji, w najbliższych latach będziemy między innemi nabywcami kadłubów łodziowych estońskich, wykończając je i uzbrajając w liny i

żagle u siebie. W ten sposób uniezależnimy się również od łodziowego przemysłu niemieckiego, korzystając z importu łodzi estońskich tak długo, aż się rozwiną w odpowiednim stopniu większe warsztaty kaszubsko-polskie w Pucku, Gdyni, Tczewie. Nie odrazu Kraków jednak zbudowany i Kaszuba-rybak i kupiec jak i polski sportowiec przez kilka lat conajmniej zwracać się mogą z zamówieniami łodzi do pracującego tanio i posiadającego wyrobioną tradycję przemysłu łodziowego estońskiego. J. Klejnot-Turski.

Anglja.

Upadek okrętownictwa w Walji.

Porty Walji, dostarczające pierwszorzędny węgiel parowcom, kursującym na linjach północnej Europy, celowały jednocześnie w szybkim i tanim naprawianiu okrętów, a jednocześnie dobrze opłacały swych robotników dokowych. W warsztatach i dokach tkwił kapitał 3 miljonów funtów, który dawał ładne dywidendy. Z zakończeniem światowej wojny wszystko się zmieniło. Kontrola rządowa industrji okrętowej oraz drożyzna życia ma według „Trade Supplement" „Times'a" uniemożliwiać wszelką konkurencję z zagranicą. Podczas gdy niegdyś okręty szukały sposobności poddać się naprawie nie gdzieindziej tylko w portach Walji, dziś okręty już będące w tych portach, wykonują specjalne podróże do Antwerpji, Roterdamu lub Hamburga, byleby nie wykonać naprawy w angielskich warunkach. Tak w r. 1920 wyspecjalizowani robotnicy otrzymali w Roterdamie za godziną 7¼ pensa, podczas gdy w portach Walji za takąż robotę otrzymałby 1 szil. 11 pensów do 4 szil. 7 pensów.

Stocznie kontynentalne na skutek takich stosunków płacy są przeciążone, stocznie zaś walijskiej połowę czasu stoją nieczynne; pracuje zaś tylko trzecia część robotników.

Usiłowania obniżenia płac.

Towarzystwa budowy okrętów w Anglji prowadzą z syndykatami roboczemi bardzo poważne pertraktacje w sprawie koniecznych zniżek płac wszystkim robotnikom, a w szczególności dla niektórych kategoryj ich, jak np. nitowniczy i inni, pracujący akordowo. Zniżka tych akordowych płac jest bardzo ściśle związana ze zniżką cen na żelazo arkuszowe i kątowe, wskutek czego wytwarzają się niepomyślne warunki konkurencji z zagranicą. Część zniżek już została przyjęta przez zrzeszonych robotników większością 170 tys. głosów przeciwko 147 tys. Kwestja nie jest jeszcze, bynajmniej, pomyślnie rozwiązaną.

Francja.

Powodzenie handlowej marynarki francuskiej.

Jak komunikuje „Revue Maritime" z grudnia 1921 francuska flaga handlowa w portach Antwerpji i Gandawy w sposób pewny utrzymuje drugie miejsce po tonnażu angielskim, dystansując coraz więcej marynarkę niemiecką mimo, że ruchliwość tej ostatniej się zwiększa. W październiku z. r. zawinęło do Antwerpji 74 franc. okręty a 48 niemieckich, podczas gdy we wrześniu liczby były o wiele mniej korzystne dla Francuzów. Natomiast w Gandawie udział flagi francuskiej przez dziesięć pierwszych miesięcy r. ubiegłego wynosił 211 statków, a w tym samym czasie tylko 54 niemieckich. Z zadowoleniem notujemy te objawy odrodzenia tężyzny Francuzów na morzu, która po r. 1871 musiała osłabnąć na skutek ciosu ekonomicznego i pozbawienia rudonośnych terenów w Lotaryngji.

Japonja.

— Największe towarzystwa żeglugowe japońskie złączyły się w jedno wielkie przedsiębiorstwo. Należą tu towarzystwa: Nippon Susen Kaisha, Osaka Shosen Kaisha, Tokio Kisen Kaisha i Kohusai Kisen Kaisha. Połączone cztery towarzystwa żeglugowe dysponują kapitałem 500 mil. yen.

Połączenie się japońskich firm nie jest świadectwem uniknięcia drogą porozumienia walki konkurencyjnej między towarzystwami, tylko zrzeszeniem się do walki konkurencyjnej na zewnątrz z linjami innych narodowości, łączącymi porty europejskie i amerykańskie z Dalekim Wschodem. Między innemi Japończycy wprowadzają regularną komunikację przy pomocy swoich szybkich parowców między Londynem a Australją. Jest już to wyraźne stawanie do wolnej konkurencji na linji, której oba punkty końcowe są obce.

Rosja Północna.

Marynarka handlowa bolszewików.

Sowiety komunikują, iż w marcu r. z. mieli według własnej statystyki jeszcze 1056 parowców, a 775 żaglowców, w czem na Bałtyk przypadać miało 78 parostatków, a 5 statków żaglowych. Liczby te są, oczywiście, najzupełniej „papierowe", wobec czego nie będziemy zajmowali miejsca wyliczeniem flot handlowych bolszewickich na innych morzach. Z 78 parowców, wyliczonych dla Bałtyku, połowa prawdopodobnie nie istnieje, z drugiej połowy, na podstawie pewnych danych przypuszczać należy, że jest zdolnych do podróży zagranicznych około... **trzech**, reszta jest albo nie do użytku, albo też należy do kategorji parowców przewozowych i portowych, kursując na tak zwanej „Kałuży markizowej" pomiędzy Kronstadtem a Oranienbaumem, oraz Kronstadtem a Piotrogrodem. Co do parowców dla dalszych podróży, wymienić wypadnie parowce „Marks" i „Róża Luksemburg", które w zeszłym roku w Lubece demonstrowały swe czerwone flagi oraz odlodowiec „Wjuga", który niedawno przebił umyślnie i zatopił handlowy statek estoński.

Poza tem nadmienić należy, że cały szczupły eksport północno-rosyjski, a tembardziej import, odbywa się na statkach angielskich, duńskich, szwedzkich, niemieckich, estońskich.

Stany Zjednoczone.

Najnowszy typ łodzi podwodnych.

W ostatnich miesiącach r. 1921 Amerykanie opuścili na wodę resztę łodzi podwodnych z serji S. Nurkowce ostatnie nazywają się V I i V II i mają następujące wymiary: długość 84,85 mtr., szerokść 6,90, zagłębienie 3,80 mtr Wyporność nurkowca pływającego na powierzchni 2 114 ton; w stanie pogrążonym 2 520 ton.

Szybkość na powierzchni maksymalna 21 węzeł, pod wodą 9. Promień działania nurkowca na powierzchni 6 tys. mil morskich, licząc przy ekonomicznym biegu 11 mil na godzinę. Uzbrojenie 6 aparatów torpedowych, 4 czołowych. 2 rufowych. 2 działa 127 mm. sprzodu, jedno działko 76 mm. stylu. Jedna armatka przeciwaeroplanowa na mostku. — Załoga: 6 oficerów i 64 marynarzy. Łódź poruszają: 2 serje motorów Diesla o łącznej sile 4 500 KP, oraz 2 serje motorów Diesla pomocniczych o łącznej sile 1 900 KP.

Z danych tych wynika, że wielkość nurkowców wojennych amerykańskich już przekracza wielkość niemieckiej łodzi handlowej podwodnej „Deutschland", która, jak wiadomo, znacznie przewyższała wypornością swą węższe znacznie, przy tej samej długości, wojenne nurkowce niemieckie. Widzimy więc, że ewolucja nurkowców w kierunku zdobywania przez nich coraz większego promienia działania i większej niezależności nie została przerwana, jak również wzrost ich wielkości i uzbrojenia. JKT.

Nowe książki.

Recenzje.

„Polskie Morze“ wydawnictwo Ligi Żeglugi Polskiej, Warszawa 1921

pod redakcją pułkownika dra Tadeusza Jaworskiego, stron. 158. Cena mkp. 600.

Jest to swego rodzaju ewenement, przynajmniej co do objętości, w bardzo skromnej literaturze polskiej o morzu. Już dla tego jednego wypada nieco dłużej nad nim przystanąć.

Przedewszystkiem co do formy: wielkość, czcionki, obrane szczęśliwie, jednak zupełny brak spisu rzeczy, lub, chociażby, wyliczenia autorów, oraz umieszczenie ogłoszeń na wszytych do tekstu arkuszach pozbawiają książkę wewnętrznej spójni. Ogłoszenia przerywające tekst nadają się do dzieł informacyjnych, podręcznych, handlowych; natomiast sąsiadowanie ich z artykułami historycznymi, politycznymi, oraz poezją nie jest wskazane. Dlatego książka na tem zewnętrznie straciła i czytelnik, wrażliwy na to, z satysfakcją te reklamki sobie z książki wytnie.

Co do treści, to przedstawia się ona naogół interesująco, chociaż i tu chaotyczność układu daje się czytelnikowi we znaki. Artykuły historyczne przeplatane prawniczemi i inżynieryjnemi, marynarka handlowa występuje w paru miejscach, marynarce wojennej również nie wyznaczono specjalnego miejsca.

Większość artykułów ma charakter objaśniający, tłumacząc szerszej publiczności niejeden z faktów dotyczących morza, regulacji rzek, historji marynarki. Ma to swoją wartość; spotykamy jednak i błędy. Mila morska nie równa się 2 km. jak to przypuszcza autor opisu naszych statków wojennych na str. 21. Również naddrednoty nie są to olbrzymie krążowniki, uzbrojone największą artylerją, ale słabiej opancerzone niż drednoty (str. 11). W budowie największych statków wojennych nie zanikła jeszcze bowiem (i nie zaniknie pewnie) różnica między naddrednotem i tejże wielkości krążownikiem bojowym (battle eruiser), który przy jednakowym, lub nieco słabszym kalibrze wielkich dział wieżowych posiada słabszy pas pancerny na linji wodnej i słabszy pancerz wieżowy. Zato szybkość była o 4 węzły conajmniej większa. Stąd rozróżniano marynarki, które takie dwa typy miały (Anglja, Japonja) od takich, które miały tylko jeden typ, nadpancernika. Rosja już podczas wojny przystąpiła do budowy typu zbliżonego więcej do krążowników linjowych, lecz ten jej eksperyment został zrealizowany zaledwie częściowo, a pozatem żadna z marynarek nie odmówiła się jeszcze od naddrednotów, które wyraźnie nie są olbrzymiemi krążownikami.

Wydanie wyposażone jest w piękne ilustracje, jednak napisy do nich często nie odpowiadają treści. N. p. kto kiedykolwiek widział „pełne morze w Pucku“? — przekonać go i istnieniu takowego ma odpowiedni napis pod widokiem części najpłytszej zatoki Puckiej. — Pod planem nieistniejącego portu, który mógłby mieć takie kształty, gdyby odpowiednie projekty zostały przyjęte i po latach w czyn wcielone umieszczono „port w Gdyni“ i to bez żadnego komentarza. Jeżeli książka przeznaczona dla szerszych kół, to takie plany mogą prowadzić jedynie do obałamucenia publiczności. Należało więc dodać wyraźnie — „projektowany“, — ażeby nieuświadomiony czytelnik wiedział z czem ma do czynienia.

Naogół niedbalstwo wydawnictwa szkodzi nie tylko czytelnikowi, ale i samej firmie. Kto widział n. p. wypuszczać na rynek książkowy książkę z rokiem 1921 na okładce w styczniu r. 1922!

Niektóre artykuły są spóźnione co do treści, gdyż dziś już dałoby się co innego powiedzieć.

Na skutek powyższego książka nie wypadła szczęśliwie. Kategorycznie jednak protestowałbym przeciwko temu, ażeby widzieć w książce tej wierne odbicie dzisiejszego stanu naszej marynarki. Nie jest z nią jeszcze tak źle, chociaż jest ona mała, nadzwyczajnie mała, czego czytelnik nie zawsze się domyśleć może. Spodziewamy się jednak, że rok bieżący, rokujący znaczną naprawę stanu ekonomicznego Rzeczypospolitej i w dziedzinie marynarki handlowej przyniesie ze sobą nowe, świadome i zdrowe tendencje jej przyszłego rozwoju.

J. Klejnot-Turski.

Meteorologja i hydrografja.

O przebiegu pogody nad Bałtykiem w styczniu 1922 r.

Silne wichry, które w końcu roku ubiegłego spowodowały wiele nieszczęść na morzu, utrudniały jeszcze do 4 stycznia żeglugę morską. Po przejściu zaś niżu barometrycznego od Skandynawji do Rosji nastąpiło polepszenie stanu pogody przy lekkich mrozach. W dniu 9-ym dochodziły mrozy nad Polską do 10° C., nad Bałtykiem tylko do 5° C. Nowy niż barometryczny ukazał się teraz znowu nad Bałtykiem. Wiatry wiejące ku niemu z zachodu, zbaczające ku północy i wschodowi w miarę oddalania się niżu do Węgier, sprowadziły najpierw odwilż i deszcze, od dnia 19-go zaś śniegi i mrozy. Od dnia 15-go wzrastało ciśnienie powietrza nad północno-wschodnią częścią Europy. Wiry barometryczne, nadchodzące od Anglji, skierowały się teraz przez Europę zachodnią ku Morzu Śródziemnemu i paradowały nad Bałtykiem jeszcze do 19-go drobne śniegi i przy wiatrach wschodnich lekkie mrozy. Od 20-go do końca stycznia wzmógł się wyż barometryczny na północnym wschodzie tak znacznie, że mógł on utrwalić stan pogody przez całe 11 dni. W dniach 23 i 24 stycznia dochodziło ciśnienie powietrza w okolicy Moskwy do 791 mm. Brak zachmurzenia powodował nad kontynentem silne wypromieniowanie ciepła, zwiększane wskutek długich nocy i powłoki śnieżnej. Na ogół słabe watry wschodnie rozszerzały bardzo silne mrozy na całą Europę. Nad wybrzeżem zatoki gdańskiej spostrzeżono w dniu 27-ym — 21,4° C. Przy bardzo nizkich temperaturach utworzyły się nad wybrzeżami i w zatokach Bałtyku silne lody, tamujące żeglugę małą i średnią zupełnie. Dojazd statków parowych do portów nadbałtyckich był zaś tylko częściowo zapewniony przez ciągłą pracę odlodowców.

L. L.

O zrzeszenie się i silną organizacje oddziałów Ligi Żeglugi Polskiej na Pomorzu.

W maju r. 1920 odbył się w Warszawie pierwszy Zjazd Ligi Żeglugi Polskiej, dość liczny i ożywiony. Została wybrana rada L. Ż. P., składająca się z 80-ciu osób, która wyłoniła obecnie istniejący zarząd centralny. w Warszawie. Drugi zjazd miał się odbyć po roku, najpóźniej miał być zwołany jesieni ubiegłej, jednak z niewiadomych przyczyn nie doszedł do skutku. A wielka szkoda, gdyż Liga Żeglugi dzisiejsza przedstawia zupełnie inny obraz, aniżeli Liga z wiosny r. 1920. Liga Żeglugi Polskiej nie rozwinęła się, a raczej zeszczuplała ogromnie. Szczególnie powiedzieć to da się o Warszadziału warszawskiego na prowincję w b. Kongresówce również zmalał ogromnie, tak że dziś cała organizacja czynnych członków jest najwyżej paręset. Wpływ oddziału warszawskiego na prowincję w b. Kongresówce wie, gdzie liczba członków sięgała kiedyś 5000, dziś wymaga wyraźnej przebudowy, umożliwiającej wlanie do warszawskiej centrali świeżych i zdolnych do ideowej pracy sił... przez Pomorze.

— Istotnie Pomorze okazywało znaczniejszy ruch w roku ubiegłym w swych, przeważnie młodych oddziałach i nietylko nie potraciło swych byłych członków, zawerbowało sobie liczne zastępy nowych członków. Tłumaczy się to nietylko zrozumieniem doniosłego celu L. Ż. P. przez ludność miejscową, lecz

również tem, że fachowcy-marynarze z różnych dzielnic i marynarze-emigranci osiedli przeważnie na północnym Pomorzu, a odpływ ich stopniowo na północ po objęciu wybrzeża osłabił dzielnice wewnętrzne w element agitacyjny i nauczający. Ciężkie warunki ekonomiczne. w których znalazł się niejeden z tych, którzy początkowo szerzyli społecznie ideę morza, umożliwiły dalszą intensywną propagandę. Dlatego jednak nie możemy mieć za złe tym ludziom ich zmniejszonej ruchliwości uświadomienia innych w tym kierunku, lecz też bez żadnego sentymentu powiedzieć musimy, że się nie spodziewamy od nich jakiejś dalszej w tym kierunku pracy.

— Dlatego uznając, że oddziały Ligi Żeglugi Polskiej rozwijać się powinny po całej Polsce, aż do najdalszych jej granic na południu i wschodzie i że chociażby **dlatego** konieczną jest centrala **w Warszawie**, uważam, że obecny stan rzeczy w Lidze Żeglugi Polskiej jest nienormalny, gdyż brak ruchliwości ze strony warszawskiej centrali paraliżuje wszelki ruch w Lidze. W czterech województwach małopolskich z 8 miljonami ludności istnieje zaledwie jeden oddział w Krakowie!

— Że we Lwowie istnieje wielkie zainteresowanie sprawami morskiemi, wiemy to chociażby z tego, że gazety lwowskie najczęściej umieszczają przedruki z „Gaz. i Dz. Gdańskiego“. Sędziwy prezydent miasta Lwowa, p. Neumann, jeszcze będąc ogromnie zajęty organizacją świetnych „targów lwowskich“, zaznaczył autorowi tej notatki dobitnie, iż Lwów dąży do założenia u siebie oddziału i prosi o wysłanie delegata. Centrala warszawska na to jednak nie ma ludzi.

— Nie winiąc więc Warszawy, której rola w całym życiu L. Ż. P. jest obecnie zupełnie nikła, radzić musimy poważnie, jak zaradzić złemu.

— Pomorze leży zbyt ekscentrycznie, ażeby wziąć akcję ożywienia Ligi Żeglugi Polskiej bezpośrednio na swe barki. Oddziały pomorskie są jeszcze zbyt młode, nieliczne i niezrzeszone między sobą, ażeby móc wywierać jakiś wpływ na zewnątrz, lecz gdyby oddziały te już dziś były lepiej wyrobione, liczniejsze, zwarte a ściśle zrzeszone, toby akcja ożywienia i reorganizacji Ligi mogłaby przyjąć przebieg następujący:

1) Zjazd pomorskich oddziałów Ligi. Odpowiednie uchwały. Uchwała o konieczności zjazdu ogólnego w Warszawie.

2) Zjazd ogólny. Proporcjonalne przedstawicielstwo oddziałów.

Niema najmniejszej wątpliwości, iż do zdrowych zasad uchwalonych przez zrzeszone pomorskie oddziały, przyłączyłyby się też inne oddziały, i Liga Żeglugi Polskiej zostałaby gruntownie zreorganizowana na nowych podstawach, więcej odpowiadających obecnym stosunkom, panującym w całokształcie Ligi. Jak rada centralna, tak też zarząd centralny powinny reprezentować całą Polskę; nie wykluczonem powinno być powstanie centrali prowincjonalnych, co ogromnie zwiększyłoby liczbę oddziałów i mniejszych komitetów lokalnych. Wszak jasnem jest, że komitetowi w jakimś miasteczku w województwie np. lwowskiem łatwiej utrzymywać kontakt z centralą lokalną we Lwowie, aniżeli z główną centralą w Warszawie. Skrajna centralizacja wcale nie jest objawem organizacji, a raczej jej uniemożliwieniem i powoduje przejście takowej z życia na papier, gdyżż nici do jednej centrali są zbyt cienkie, długie i liczne, ażeby mogły dłużej przetrwać cało. Co zresztą mają prowincjonalne oddziały z dalekiej centrali, która ich niczem prócz papierowych instrukcyj i okólników pokrzepić nie może?

Rzuciłem tu kilka myśli w sprawie reorganizacji Ligi, ale może ta reorganizacja pójść i innemi torami, — nie o to chodzi. Ważnem jest przyznać otwarcie nienormalny stan, w którym się znajduje Liga i przystąpić do stanowczej, radykalnej reorganizacji.

Sądzę, że pierwszym krokiem w obrębie działania pomorskich oddziałów byćby powinno ożywienie ich działalności, zwłaszcza w oddziałach mniejszych i mniej ruchliwych, oraz przygotowanie postulatów dla zjazdu przedstawicieli oddziałów pomorskich, któryby się mógł odbyć np. na ostatki w Tczewie lub Gdańsku, jako najcentralniej położnych.

— Obecnie istnieją na Pomorzu oddziały L. Ż. P. w Toruniu, Sopocie, Wejherowie, Tucholi, Tczewie, Chełmnie, Gdyni i Pucku, komitet w Pelplinie, członkowie korespondenci w Gdańsku, Grudziądzu, Wąbrzeźnie, Sempolnie i Bydgoszczy, którą również zaliczamy tu, jako bliższą nas od Torunia. Widzimy więc, że i na terenie pomorskim wielkie są luki; niema oddziałów w Chojnicach, Gdańsku, Kościerzynie, Kartuzach, Starogardzie — powinny też powstać większe oddziały w Grudziądzu i bliskiej, wielkiej Bydgoszczy. Oddziały w Wejherowie, Gdyni, Sopocie i Tczewie są najruchliwsze i na tym grossie oprzeć się może zjazd pomorski L. Ż. P., który przy zagwarantowanym udziale tych oddziałów **nie udać się nie może** i niezawodnie przyniesie bardzo korzystne owoce, jak w dalszym skoordynowaniu i wzmożeniu wspólnej pracy, tak w odpowiednich uchwałach, które się wyłonią z wymiany zdań, przewidzieć której niepodobna.

— Jako projekt podaję tematy, któreby, przypuszczam, należało poruszyć na zjeździe:

1) Postulaty reprezentowanych oddziałów pomorskich w sprawie konieczności zwołania w najbliższym czasie ogólnopolskiego zjazdu Ligi.

2) Sprawa stałego kontaktu między oddziałami.

3) Sprawa założenia centrali dla Pomorza.

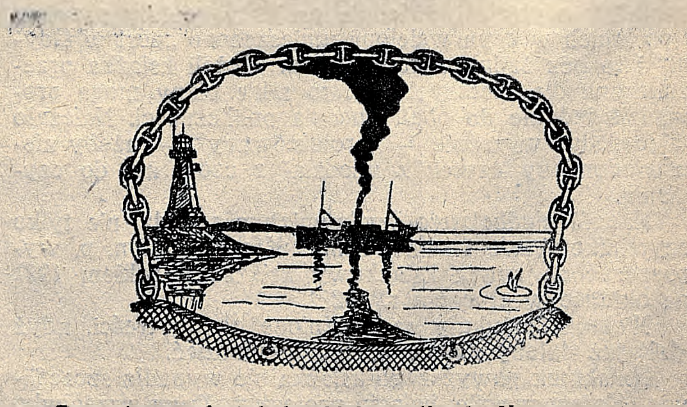
4) Sprawa rozszerzenia propagandy i ujednostajnienia składek i druków.

5) Ujednostajnienie funkcyj „oddziałów“ z jednej strony, a komitetów i członków korespondentów z drugiej strony.

6) Sprawa nabywania przez oddziały wspólnie lub z osobna łodzi sportowych, oraz sprawa nabycia pierwszego mniejszego statku.

7) Sprawa przekazywania funduszów, które według statutu pozostają do dyspozycji oddziałów prowincjonalnych.

—Będąc upoważnionym przez zarząd oddziału tczewskiego do poczynienia pewnych kroków ku wyjaśnieniu zapatrywań innych oddziałów pomorskich na sprawę zjazdu, czynię to na tej drodze, prosząc o nadsyłanie propozycyj i uwag zarządów innych oddziałów, komitetów i członków korespondentów co do pożądanego miejsca, czasu zjazdu, oraz typu przedstawicielstwa na zjeździe (czy zjazd członków L. Ż. P., czy delegatów z mandatami, czy mieszany, ale z udziałem w głosowaniach tylko delegatów). Te dane są bardzo pożądane, ażeby zjazd się odbył jak najliczniej i był jak najproduktywniejszy. Oddział tczewski przypuszcza, iż przynajmniej w zimie Tczew posiada wszelkie dane by, jako najcentralniej położony, być miejscem zjazdu oddziałów pomorskich i spodziewa się z całą gościnnością powitać czcigodnych przedstawicieli innych oddziałów u siebie. Uwagi w sprawie zjazdu uprasza się nadsyłać pod adresem: Tczew, Szkoła Morska dla „Ligi Żeglugi“.



Parowiec żeglugi bałtyckiej zawija do Nowegoportu.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany*).

Do Gdańska zawinął, zawinie		z Gdańska odpłynie		Nazwa okrętu	Postój	Towarzystwo okrętowe wzgl. makler
data	skąd	dokąd	data			
28. 2.	Nowy York	Nowy York	2. 3.	Gdańsk	dworzec	Worms & Cie.
Koło	Bordeaux	Antwerpja	Koło	Suzanne	nadwiślański	
	Le Havre	Dunkerka	25. 2.	et Marie	„	„
	Dunkerka	Le Havre				
	Antwerpja	Bordeaux				
10. 2.	Hull	Hull	13. 2.	Smolensk	„	Lines Agency Coy Ltd.
10. 2.	Lipawa	Szczecin	13. 2.	Rudolf	„	Ferd. Prowe
ob. tu	Szczecin	Londyn	14. 2.	Elsa	obwód wolny	F. G. Reinhold
10. 2.	Leith	Leith	14. 2.	Dwina	„ „	„ „
10. 2.	Ryga	Londyn	14. 2.	Cygnus	kanal holmski	Baltic Transports Ltd.
14. 2.	Londyn	Rewel	15. 2.	Saturn	„ „	„ „
3. 2.	Danja	wsch. brz. Anglji	14. 2.	Kraków	„ „	„ „
17. 2.	Londyn	Londyn	20. 2.	Moskov	Nowy Port	Lines Agency Coy.Ltd.
11. 2.	Rewel	Rewel	14. 2.	Wasa	kanał holmski	Baltic Transports Ltd.
15, 2.	Liverpool	„	16. 2.	Narva	Nowyport	Behnke & Sieg
12. 2.	Göteborg i Malmö	Lipawa, Rewel	20 2.	Iris	kolej nadrzecz.	F. G. Reinhold
16. 2.	Lipawa	Nowy York	17. 2.	Estonja	śpichrz Vistula	United Baltic Corp.
2. 2.	„	Nowy York	3. 3.	Lituanja	„ „	„ „ „
co piątku	„	Londyn	co soboty	Baltriger	Wisłoujście	„ „ „
				Baltannik		
co wtorku	Londyn	Lipawa	co środy	Baltabor	„	„ „ „
13. 2.	Bordeaux, Le Havre	Le Havre	16. 2.	Beira	Kolej nadrzecz.	T. G. Reinhold
	Dunkerka, La Pallice	Bordeaux				
		Dunkerka, La Pallice				
10. 2.	Szczecin	Londyn	14. 2.	Käthe Vick	Nowyport	„ „
5. 2.	Newcastle	Jaffa, Haifa	11. 2.	Undine	„	„ „
10. 2.	Nowy York	Rewel, Hangoe	13. 2.	Bolten	Russenhof	John Nurminen
10. 2.	Windawa	Ryga, Windawa	13. 2.	Activa	obwód wolny	„ „

*) Stale nazywać będziemy: Kaiserhafen — kanałem holskim, Freibezirk — obwodem wolnym, Uferbahn — koleją nadrzeczną, Weichselbahnhof — dworcem nadwiślańskim. Red.

Ruch okrętów w styczniu.

8 stycznia 1922 przybyli.

S/S Mineral, niem. z Hamburga towary, 309 t., S/S Fortuna, niem. z Rotterdamu towary 304 t.

10 stycznia 1922 przypłynęli.

M/S Gaarden, niem. z Szczecina śledzie, 334 t.

Ruch portowy w pierwszych 10 dniach 1922. Przypłynęło 53 statków = 25 036 t., a wypłynęło 55 statków = 23 794

10 stycznia 1922 przypłynęli.

S/S Emma, niem. z Hamburga towary, 547 t., S/S Grüssgott, niem. z Świnoujścia 75 pas., 302 t., S/S Gerda, niem. z Królewca próżny, 693 t., S/S Minna Cards, niem. z Leith węgle, 552 t.

12 stycznia 1922 przypłynęli.

S/S Gauja, łot. z Sztokholmu próżne beczki, 725 t., S/S Lituania, duń. z Libawy pas. i tow., 4119 t.

13 stycznia przypłynęły.

S/s Weichsel, gd. z Hamburga, towary, 607 t., s/s Suzanna et Marie, franc. z Antwerpii, bawełnę, 1015 t.

14 stycznia przypłynęły.

S/s Baltannic, ang. z Libawy, 12 pas. i towary, 657 t., s/sCorvous, norw. z Londynu, towary, 765, s/s Kraków, pol. z Rygi, drzewo, 240 t.

14 stycznia przypłynęły.

S/s Grimgarde, niem. z Szczecina, śledzie, 778 t.

15 stycznia przypłynęły:

S/s Aeolus, niem. z Hamburga, towary, 356 t., s/s Niels Ebbesen, duńsk. z Kopenhagi, 150 pas. i tow., 382 t., s/s Greta, niem. z Piławy, próżny, 378 t.

16 stycznia przypłynęły:

S/s Kolpino, ang. z Hull, towary, 1465 t., s/s Satrn, norw. z Londynu, towary, 653 t., s/s Elbing II, niem. z Piławy, próż. 339 t.

17 stycznia:

S/s Koplino, ang. z Hull, towary, 1465 t., s/s Satum, norw. Cords, niem. do Dortrechtu, drzewo, 552 t., s/s Niels Ebbesen, duń. do Kopenhagi, towary, 382 t.

17 stycznia przypłynęły.

S/s Guthaug, norw. z Hamburga, próżny, 742 t., s/s Grüssgott, niem. do Świnoujścia, 42 pas., 302 t., s/s Rival, niem. z Hamburga, towary, 353 t.

18 stycznia przypłynął:

S/s Baltriger, ang. z Londynu, towaru, 658 t.

S/s Herma, niem. z Hamburga, kukurydza, 311 t., s/s Bör, norw. z Malmö, towary, 553 t., s/s Ernst, niem. z Hamburga, towary, 340 t.

19 stycznia przypłynął:

S/s Björkhaug, norw. z norw. z Yarmouth, śledzie, 307 t.

19 stycznia 1922 przypłynęli:

S/S Möwe, niem. z Bremerhaven 39 pas., 562 t.

19 stycznia 1922 wypłynęli:

S/S Greta, niem. do Amsterdamu drzewo, 378 t., S/S Emma, niem. do Hamburga towary, 547 t., S/S Gringarde, niem do Oscelösund próżny, 778 t.

21 stycznia 1922 przypłynęli:

S/S Kellersee, niem. z Szczecina śledzie, 287 t., S/S Baltriger, ang. z Libawy 18 pas. i tow., 658 t.

Ruch portowy od 11—20 stycznia 1922. Do portu przypłynęło 67 statków o pojemności 27 966 t., a wypłynęło 85 statków o pojemności 29 208 t.

22 stycznia przypłynęły:

s/s Ceres, norw. z Rewla, próżny, 305 t, Walford, s/s Nordstern, niem. z Szczecina, węgle, 312 t, Behnke i Sieg.

23 stycznia przypłynęły:

s/s Wasa, est. z Rewla, pas. i towary, 341 t, Walford.

23 stycznia przypłynęły:

s/s Wasa, est. z Rewla, towary, 341 t, Walford, s/s Jundus, szw. z Jarmouth, śledzie, 357 t, Wolf i Co.

24 stycznia przypłynęły:

s/s Hamonia, gd. z Hamburga, towary, 689 t, s/s Grüssgott, niem. z Świnoujcia, 61 pas., 302 t, Nordd. Lloyd, s/s Estonia, duń. z Nowego Jorku, 210 pas. i tow., 4260 t, Balt. Corp., s/s Krimulda, łot. z Newcastle, węgle, 1150 t, Wolff i Co. s/s Paul, niem. z Hamburga, towary i kukurydza, 447 t, Prowe,

25 stycznia przypłynęły:

s/s Tiber, duń. z Kopenhagi, towary, 823 t, Reinhold.

25 stycznia przypłynęły:

s/s Baltanuic, ang. z Londynu, 22 pas. i towary, 657 t, M. Balt. Corp., s/s Nansa, gd. z Antwerpji, towary, 438 t, Behnke i Sieg.

26 stycznia przypłynęły:

s/sEastern Soast, ameryk z Nowego Jorku via Kopenhaga, towary, Nurminen.

27 stycznia przypłynęły:

s/s Jane, szw. z Helsingborgu, balast, 620 t, Walford, s/s Fritz Stauss, niem. z Hamburga, próżny, 366 t, B. i S., s/s Eleonora Maersks, duński z Kopenhagi, próżny, 1203 t, B. i S.

---

6 stycznia 1922 wypłynęły.

S/S Continental, niem. do Królewca próżny, 305 t., S/S Doris,niem. do Kopenhagi żyto, 324 t., S/S Baltriger, ang. do Londynu 135 pas. i towary, 658 t., S/S Wasa, est. do Rewla towary, 341 t.

7 stycznia 1922 wypłynęło.

S/S Helmvige (ex Lizzie), niem. do Amsterdamu drzewo, 660 t.

S/S Signfred, szwed. z Ystad próżny, 325 t., S/S Moskow, duń. z Londynu 6 pas. i tow., 1490 t., S/S Elsa, niem. z Hamburga kukrydza i ryż, 335 t., S/S Krimhild, niem. z Szczecina węgle 487 t., S/S Alexander, niem. z Hamburga towary 438 t.

7 stycznia 1922 wypłynęli.

S/S Vital, niem. do Piławy próżny, 902 t., S/S Hansa, Kłajp. do Libawy cukier i towary, 349 t.

8 stycznia 1922 wypłyneli.

S/S Venus, niem, do Ostende drzewo, 361 t.

9 stycznia 1922 wypłynęli.

S/S Fanal, niem. do Królewca próżny, 301 t., S/S Liesel Holm, niem. do Norrkjöbing próżny, 538 t., S/S Trude, niem. do Kłajpedy próżny, 623 t., S/S Credo, norw. do Tyne drzewo, 466 t.

10 stycznia 1922 wypłynęli.

M/S Büchau, niem. do Birkenhead drzewo, 337 t.

11 stycznia 1922 przypłynęli.

S/S Flora Sommerfeld, gd. z Blyth węgle 1824 t., S/S Baltannic, ang. z Londynu 24 pas. i towary 657 t., S/S Vulkan, niem. z Rotterdamu towary, 347 t.

11 stycznia 1922 wypłynęli.

S/S Rimfalkse, norw. do Rygi tow., 746 t., S/S Mineral, niem do Królewca próżny, 309 t., S/S Viktoria, niem. do Bre meny towary, 364 t., S/S Baltannic, ang. do Libawy towary, 657 t.

12 stycznia 1922 wypłynęli.

S/S Sigrune, niem. do Dortwerthu drzewo, 662 t., S/S Gothland, niem. do West Hartlepool drzewo, 591 t., S/S Harald, niem. do West Hartlepool drzewo, 367 t.

13 stycznia wypłynęły.

M/s. Dronnig Dagmar, duń. do Holberk, sperfosfat, 334 t., s/s Lutuania, duń. do Nowego Jorku, 105 pas. i tow. 4119 t., s/s Etyel gdańsk. do Atwerpji, drzewo, 599 t., s/s Greta Kunstmann, niem. do Rigi, cukier, 320 t., s/s Sigefred, szw. do Sunderland, drzewo 326 t.

14 stycznia wypłynęły.

S/s Minna Cords, niem. do Kłajpedy, próżny, 552 t., s/s Kriemhild, niem. do Szczecina, próżny, 487 t.

S/s Progress, gd. z Hamburga, towary, 437 t., s/s Suzanne et Marie, franc. z Kłajpedy , tow. 1015 t.

15 stycznia wypłynęły:

S/s Baltannic, ang. do Londyna via, 26 pas. i tow., 657 t., s/s. niem. do Królewca, towary, 347 t., s/sBretta, norw. do Newcastle, kopalniaki, 1103 t., s/s Anvres, niem. do Amsterdamu, drzewo, 500 t.

17 stycznia wypłynęły:

S/s Aeolus, niem. do Kłajpedy, próżny 356 t., s/s Colpino, ang. do Hull, 64 pas. i tow., 1465 t.

18 stycznia wypłynęły:

S/s Saturn, norw. do Rygi, towary, 653 t., s/s Skule, norw. do Londynu, drzewo, 682 t., s/s Batriger, ang. do Libawy, towary, 658 t., s/s Alexandra, niem. do Kjöge, drzewo, 438 t.

19 stycznia wypłynął:

S/s Grüssgott, niem. do Świnoujścia, 121 pas., 302 t.

20 stycznia 1922 wypłynęli:

M/S Gaarden, niem. do Ipswichi drzewo, 334 t.

20 stycznia 1922 wypłynęli:

S/S Gulmaug, norw. do Kłajpedy drzewo, 742 t., S/S Herma, niem. do Stolpmünde próżny, 311 t.

21 stycznia wypłynęły:

s/s Baltriger, ang. do Londynu, 23 pas. i towary, M. Baltic Corp., s/s Orontes, niem. do Londynu, towary i drzewo, Reinhold.

23 stycznia wypłynęły:

s/s Moskow, duń. do Londynu, towary 1490 t, s/s Progress, duń. do Newcastle, próżny, 3980 t, s/s Elbing, niem. do Dortrechtu, drzewo, 339 t.

24 stycznia wypłynęły:

s/s Rival, niem. do Hamburga, towary, 353 t.

24 stycznia wypłynęły:

s/s Elsa, niem. do Amsterdamu, drzewo, 33 t, s/s Bör, norw. do Rewla i Helsingforsu, cukier i towary, 552 t, s/s Ernst, niem. do Kopenhagi, żyto, 340 t.

25 stycznia wypłynęły:

s/s Ceres, norw. do Bergen, towary, 305 t, Walford, s/s Baltanuic, ang. do Libawy, towary, 657 t, U. Balt. Corp., s/s Grüssgott, niem. do Świnoujścia, pas., 302 t, N. Lloyd.

26 stycznia wypłynęły:

s/s Nordstern, niem. do Helsingborgu, próżny, 312 t.

27 stycmznia wypłynęły:

S/s Estonia, duń. do Libawy pas. i tow., 4260, s/s Vikfred, szwec. do Szczecina, próżny, 238 t., s/s Wasa, est. do Revla, towary i cukier, 341 t.

28 stycznia wpłynęły:

S/s Cygnus, norw. z Londynu, towary, 753, s/s Rhe, niem. z Kopenhagi, towary, 293 t.

28 stycznia wypłynął:

S/s Björkhaug, norw. do Holtenau, próżny, 307 t.

28 stycznia wypłynęły:

S/s Eastern Coast, ameryk. do Revla, towary, 2 390 t., s/s Tiber, duńsk. do Revla, towary, 823 t., s/s Indus, szw. do Vestervick, próżny, 357 t., s/s Fritz Stauss, niem. do Stockholmu, gazolinę, 366 t., s/s Hammonia, gd. do Hamburga, próżny, 689 t.

29 stycznia wpłynęły:

S/s Arcona, niem. z Szczecina, towary, 303 t., s/s Dido, hol. z Amsterdamu, 327 t., s/s Bolivia, duńsk. z Kopenhagi, próżny, 3425 t., s/s Sikla, szw. z Królewca, drzewo, 476 t.

29 stycznia wypłynęły:

S/s Baltanic, ang. do Londynu, towary, 657 t., s/s Paul, niem. do Kłajpedy, próżny, 447 t., s/s Göttingen, niem. do Bremerhaven, próżny, 3451 t., s/s Cygnus, norw. do Revla, towary, 753 t.

28 stycznia wpłynęły:

S/s Baltannic, ang. z Libawy, 19 pas. i tow., 657 t., s/s Smoleńsk, ang. z Hull, 35 pas. i tow., 1534 t., s/s Actova, niem. z Windawy, próżny, 326 t.

30 stycznia wpłynęły:

S/s Pallas, niem. z Bremeny via Kopenhaga, towary, 370 t., s/s Ara, norw. z Londynu, towary, 557 t.

31 stycznia wpłynęły:

S/s Möve, niem. z Bremerhaven, 29 pas. i tow., 562 t., s/s Echo, gd. z Atwerpja, towary, 579 t.

31 stycznia wypłynął:

S/s Smoleńsk, ang. do Hull, 27 pas. i tow., 1534 t.

Ruch okrętowy od 21—31 I. 22. Do portu przypłynęło 51 statków o ogólnej pojemności 28 242 t a wypłynęło 47 statków = 29 624 t.

Czcionkami drukarni Towarzystwa Wydawniczego Pomorskiego, Tow. Akc., Gdańsk, Brotbänkengasse 14.